

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

N. 948

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli affari esteri

(RUGGIERO)

di concerto col Ministro della giustizia

(CASTELLI)

col Ministro dell'economia e delle finanze

(TREMONTI)

col Ministro delle attività produttive

(MARZANO)

e col Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 DICEMBRE 2001

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

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Analisi tecnico-normativa	»	6
Relazione tecnica	»	7
Analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR)	»	9
Disegno di legge	»	12
Testo dell'Accordo	»	13

ONOREVOLI SENATORI. - I Governi 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 in-

tergovernativo. 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 defini-

tivo 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.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Va premesso che il precedente Accordo intergovernativo adottato il 15 gennaio 1996 fu ratificato da parte italiana senza legge di autorizzazione e fatto conoscere mediante semplice pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 164 del 15 luglio 1996 - Supplemento ordinario, ai sensi e per gli effetti della legge 11 dicembre 1984, n. 839.

Il presente Accordo, invece, richiede per la ratifica italiana l'autorizzazione delle Camere al Capo dello Stato, secondo quanto previsto all'articolo 80 della Costituzione. Ricorre infatti all'articolo 12 dell'Accordo una delle fattispecie previste dalla suddetta norma costituzionale in materia di soluzioni delle controversie: ove non si riesca a trovare una composizione diplomatica è previsto il ricorso ad un tribunale arbitrale *ad hoc* istituito.

Dall'attento esame dei singoli articoli non è dato rilevare che sussistano motivi di interferenza con la normativa vigente, tenuto in particolare conto che in via espressa le normative in vigore in ciascuno dei due Paesi sono fatte espressamente salve sia all'articolo 6, lettera *a*), concernente il ruolo e le funzioni del Promotore, sia all'articolo 8, lettera *b*), relativamente agli aspetti fiscali, doganali, sociali, sanitari e di sicurezza pubblica.

Per la restante parte la normativa assume natura di mera indicazione di comportamenti da adottare nella sede amministrativa e quindi, in quanto tale, non emerge alcuna necessità di prevedere modificazioni alla vigente normativa stessa.

RELAZIONE TECNICA

Anche sotto l'aspetto finanziario non è dato individuare nell'ambito della normativa in esame questioni suscettibili di dover essere disciplinate in sede legislativa, attraverso disposizioni quantificanti analiticamente la copertura.

Invero, le implicazioni finanziarie occorrenti per far fronte alle attività di studio per la realizzazione della seconda fase di attività disciplinata dal presente Accordo, restano a carico dei gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese, ovvero della Società Ferrovie dello Stato S.p.A. e della Società ferroviaria francese che, ai sensi del già citato articolo 6, lettera *a*), affidano l'espletamento delle attività di studi, prospezioni e lavori preliminari all'apposito Promotore. Tale Promotore, come disciplinato dall'articolo 2, lettera *c*), non è altri, d'altronde, che organo comune costituito in parti uguali tra predetti gestori ovvero dalla Società ferroviaria.

A carico del Promotore restano peraltro gli oneri occorrenti per il funzionamento del Segretariato, sia se comune tra i due Paesi, sia se distinto in articolazioni nazionali (articolo 9, lettera *d*), punto ii).

Analogamente, per quanto riguarda la previsione di finanziamento all'articolo 10, lettera *a*), il richiamo alle esigenze finanziarie dei previsti studi e progetti deve intendersi in linea con quanto previsto al precedente articolo 6 ed in ogni caso a carico dei gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie di ciascun Paese, ovvero delle predette Società ferroviarie. Per quanto concerne il nostro Paese l'intero fabbisogno relativo alle esigenze infrastrutturali e gestionali del gestore è assicurato, in via generale ed 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 individuare le priorità individuate.

Conclusivamente, va chiarito che gli oneri per la realizzazione della linea ferroviaria in questione, sia per quanto concerne gli studi e i sondaggi preliminari, sia per quanto attiene alla futura eventuale realizzazione dell'opera - ove l'esito degli studi pervenga, concordemente con la parte francese, alla positiva decisione di effettuare l'investimento - fanno carico alle due Società ferroviarie interessate che opereranno per il tramite del Promotore costituito di comune accordo e quindi avente la medesima natura privatistica.

Ciò premesso, per quanto concerne specificatamente la Società italiana Ferrovie dello Stato S.p.A., giova precisare che:

1. pur trattandosi di società di capitali civilisticamente organizzata, essa è tuttavia sottoposta alla vigilanza dello Stato che ne orienta gli indirizzi attraverso i previsti accordi contrattuali: Contratto di programma, per le strutture, e Contratto di servizio, per la gestione;

2. la vigilanza è espletata in particolare dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per i profili tecnico-strategici; dal Ministero dell'economia e delle finanze, per gli aspetti finanziari;

3. il finanziamento della Società Ferrovie dello Stato S.p.A. è assicurato con stanziamenti annuali di bilancio e di legge finanziaria, iscritti in appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Per l'anno 2001, il volume complessivo dei trasferimenti dal Tesoro a Ferrovie dello Stato S.p.A. ammonta ad oltre 16.000 miliardi di lire ed analoghi importi sono previsti nelle proiezioni per gli anni successivi.

Le poste più significative riguardano:

cap. 1952/Tesoro - Contratto di programma e di servizio, per lire 422.500 milioni;

cap. 1953/Tesoro - Obblighi di esercizio infrastruttura, per lire 2.873.000 milioni;

cap. 7350/Tesoro - Capitale sociale per investimenti, per lire 7.200.000 milioni.

Infine, la lettera *b*) dello stesso articolo 10 del presente Accordo rivolge raccomandazioni ai Governi dei due Paesi affinché venga sollecitato il sostegno dei fondi destinati a finanziare le reti transeuropee (RTE), in tal 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 avviate le necessarie trattative con la competente Direzione generale della Commissione europea (DG TREN), la quale sottoporrà alla approvazione del prossimo Consiglio dei Ministri dei trasporti della Unione europea l'importo del finanziamento da concedere.

Relativamente infine alla spesa di funzionamento della Commissione intergovernativa, già istituita con il ricordato Accordo del 1996 ed ora integralmente riconfermata (articoli 2 e 9 dell'Accordo in esame), si reputa opportuno precisare che al relativo fabbisogno si è già a suo tempo provveduto con apposita disposizione legislativa (legge 18 giugno 1998, n. 194) in virtù della quale viene stanziata ogni anno apposita somma sul capitolo 1177, Unità previsionale di base 2.1.1.0 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, concernente specificamente il funzionamento della Commissione stessa.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 marzo 2000 (*Analisi tecnico-normativa e analisi dell'impatto della regolamentazione*), si forniscono qui di seguito alcune argomentazioni secondo le quali non sembra ricorrere l'esigenza di una particolare analisi.

Il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese, sono i soggetti attivi che hanno permesso la realizzazione dell'impianto relativo alla nuova ferrovia. I soggetti coinvolti sono l'ente costituito detto «Promotore» al quale è affidata la gestione delle opere, che, per ricevendo i finanziamenti dagli Stati, è un ente di diritto privato. Beneficiari del provvedimento, oltre ad essere gli Stati, che vedono accresciuto il loro patrimonio e prestigio, sono in particolar modo gli utenti della linea ferroviaria passeggeri-merci ad alta velocità tra Torino e Lione.

Gli obiettivi e gli orientamenti che il nuovo Accordo si propone sono assolutamente conformi alle linee programmatiche che emergono negli Schemi multimodali di servizi collettivi di trasporto viaggiatori e merci in Francia e nel Piano generale dei trasporti e della logistica in Italia.

Si ribadisce che 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 di evoluzione tra l'Italia e Francia, nel contesto sempre più vivo dell'Unione europea.

Le finalità e gli obiettivi risultano di assoluta priorità nel contesto europeo per la definizione della strategia delle reti di trasporto che devono assicurare la fluidità dei traffici transalpini e promuovere efficienti forme di trasporto organizzato e quindi l'integrazione con l'Europa che costituisce la condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto d'Europa. Con l'Accordo in questione, si intende inoltre contribuire al raggiungimento di un livello più efficiente di integrazione delle catene di trasporto multimodale secondo il livello degli *standard* europei così come auspicato dal Piano generale dei trasporti e della logistica.

Il prestigioso progetto approvato dal Consiglio europeo di Essen del 1994 e la cui indiscutibile rilevanza viene riconosciuta anche nel *White Paper on Transport* adottato dalla Commissione europea il 12 settembre 2001, documento che si propone, quali obiettivi primari dell'azione dei Governi degli Stati membri in tema di trasporti, il sostenibile riequilibrio tra le modalità di trasporto, la decongestione delle vie di traffico e il raggiungimento di idonei *standard* di sicurezza.

L'impatto sulla normativa vigente è indifferente per l'espresso rinvio alla normativa europea e nazionale, vigente in entrambi i Paesi interessati, in ossequio alla quale è previsto che i gestori delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese affidino la conduzione degli studi, delle ricogni-

zioni e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese del collegamento al Promotore indicato all'articolo 2, lettera *c*) dell'Accordo in questione. Quest'ultimo, alla conclusione di detta fase di studi, proporrà alla Commissione intergovernativa l'entità definitiva delle opere della nuova linea, la loro ubicazione, la consistenza finanziaria previsionale e le relative modalità di realizzazione.

Anche le disposizioni demaniali e fondiari, nonché quelle legislative e regolamentari rinviano alla normativa in vigore in ciascuno dei due Paesi.

L'azione proposta pertanto dovrà innestarsi nelle azioni tracciate dai provvedimenti contenuti nella normativa che Governo e Parlamento hanno emanato in tema di miglioramento del livello di sicurezza dei trasporti e riduzione dell'inquinamento ambientale, nel settore dell'alta velocità e dei lavori pubblici. Questi provvedimenti normativi costituiranno punto di riferimento insieme alla normativa europea, peraltro in continua evoluzione.

Per quanto riguarda l'impatto finanziario, l'articolo 10 prevede che tutti gli interventi iscritti nel programma della prima fase siano finanziati in parti uguali dai due Paesi. L'impatto finanziario risulta quindi in termini di indifferenza nel presupposto che gli strumenti annuali di bilancio già assicurino le occorrenti risorse finanziarie per fare fronte ai programmi di investimento per il mantenimento, l'adeguamento ed il potenziamento delle reti ferroviarie ai sensi della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, peraltro recentemente modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001.

Peraltro è esplicitamente previsto l'impegno dei due Governi perché sollecitino il sostegno dei fondi europei destinati a finanziare le reti transeuropee (RTE). A tale proposito va anche ricordato che l'Unione europea assicura il sostegno finanziario ai progetti di trasporto appartenenti alle reti Ten-T, allo scopo di promuovere l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali e l'accesso alle regioni periferiche con quelle dell'Europa centrale. La rete ferroviaria dello SNIT (Sistema nazionale integrato dei trasporti) attuale comprende le tratte che assicurano i servizi di lunga percorrenza interni al Paese con le relative connessioni all'interno dei grandi nodi metropolitani ed urbani, i collegamenti con i nodi di trasporto di rilevanza nazionale ed i collegamenti internazionali. Tale rete si collega a quella internazionale attraverso nove valichi alpini che assicurano la continuità delle reti Ten e dei corridoi paneuropei. L'espletamento di tale Sistema integrato, da fare evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese, deve tenere conto degli accordi europei relativi alle reti Ten e del Protocollo trasporti della Convenzione per la protezione delle Alpi.

Le implicazioni finanziarie relative alle attività contemplate dall'Accordo restano a carico dei gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese che, ai sensi dell'articolo 6, lettera *a*) affidano l'espletamento delle attività di studi, prospezioni e lavori preliminari all'apposito Promotore a carico del quale gravano anche gli oneri occorrenti per il funzionamento del Segretariato (articolo 9, lettera *d*), punto ii).

L'impatto sulla Amministrazione risulta pienamente riscontrabile non solo in considerazione dell'assetto e delle potenzialità del gestore e della Commissione intergovernativa, ma anche tenuto conto della struttura organizzativa dell'amministrazione centrale competente, nell'attuale assetto definito in attuazione della riforma di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

Gli enti locali interessati sono interlocutori essenziali e determinanti. La Commissione dovrà informare le collettività italiane e francesi interessate sull'avanzamento degli studi e dei lavori. Inoltre le regioni Piemonte e Rhone-Alpes sono di fatto associate ai lavori della Commissione la quale presiede al buon coordinamento delle procedure nazionali di concertazione e di consultazione che le autorità responsabili di ciascun Paese sono incaricate di condurre a buon fine, fornendo tutte le informazioni necessarie per la loro conduzione (articolo 9, lettera c). In sostanza le regioni e gli enti locali interessati sono chiamati a condividere, secondo una logica comune, gli interessi cui l'Accordo è naturalmente rivolto.

Anche secondo le direttive del Piano generale dei trasporti e della logistica, gli enti territoriali interessati (principalmente regioni e province) potranno quindi proporre sia interventi complementari, sia misure di accompagnamento di eventuale mitigazione - nei limiti dei finanziamenti assegnati - in grado di meglio integrare l'infrastruttura stessa con i contesti locali e di valorizzarne gli effetti territoriali in relazione a specifici programmi di sviluppo.

L'impatto sulle imprese si rivelerà senz'altro positivo in considerazione dell'indispensabile ricorso alle procedure di evidenza pubblica finalizzate al coinvolgimento di soggetti e risorse private nella costruzione dell'infrastruttura e nella gestione dei servizi complementari che si renderanno necessari anche in considerazione dei contesti locali destinati ad accogliere la realizzazione dell'opera.

Infine, la realizzazione dell'infrastruttura in questione consentirà non solo ai cittadini dei due Paesi interessati ma ai cittadini dell'Unione europea, agli operatori economici ed alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti anche dall'indotto creato dall'attività realizzativa dell'opera in questione che consentirà un miglior livello di interoperabilità ed interconnessione delle reti ferroviarie nazionali.

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 S.p.a. 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*.

ACCORDO

TRA

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

E

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA FRANCESE

PER LA REALIZZAZIONE

DI UNA NUOVA LINEA FERROVIARIA

TORINO - LIONE

Il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese,

considerato l'Accordo firmato il 15 gennaio 1996 a Parigi, relativo alla costituzione della Commissione Intergovernativa per la preparazione della realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione,

convinti della necessità di favorire un migliore equilibrio tra le diverse modalità di trasporto, in particolare nella zona sensibile delle Alpi,

convinti che la modalità ferroviaria disponga di grandi possibilità di sviluppo finora non sufficientemente sfruttate,

desiderosi di dare un contributo significativo alla applicazione della Convenzione alpina, firmata a Salisburgo il 7 novembre 1991,

desiderosi di mettere in pratica, per quanto riguarda l'attraversamento delle Alpi, gli obiettivi e gli orientamenti contenuti negli Schemi multimodali di servizi collettivi di trasporto viaggiatori e merci in Francia e nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica in Italia,

prendendo atto delle raccomandazioni presentate loro dalla Commissione Intergovernativa nel rapporto del 15 gennaio 2001,

in applicazione delle decisioni prese nel vertice italo-francese del 29 gennaio 2001 a Torino,

adottano le seguenti disposizioni:

TITOLO I

Disposizioni generali

Articolo 1

Oggetto

I Governi italiano e francese si impegnano, in applicazione al presente Accordo, a costruire o a far costruire le opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente Accordo si intende per:

A) *sezione internazionale*, l'insieme delle opere, impianti ed attrezzature ferroviarie costruite e da costruire tra il Sillon ^{alpin} sulle Alpi in Francia ed il Nodo ^{ferroviario} di Torino ~~in Italia~~. Essa è costituita da tre parti:

i) *la parte francese* tra il Sillon ^{alpin} sulle Alpi e i dintorni di St. Jean de Maurienne.

ii) *la parte comune italo-francese*, tra i raccordi con la linea storica più vicini, da una parte e dall'altra della ^{ubicati in prossimità} frontiera, ~~ai~~ ^{dintorni} di Bussoleno/Bruzolo in Italia e di Saint Jean de Maurienne in Francia,

iii) *la parte italiana*, tra i dintorni di Bussoleno/Bruzolo ed il Nodo di Torino,

B) «CIG», la Commissione Intergovernativa italo-francese istituita dall'Accordo del 15 gennaio 1996;

c) *promotore*, l'organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito in parti uguali tra i due gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese e da essi creato ai fini di realizzare i compiti specificati nel successivo articolo 6.

Articolo 3

Parte comune italo-francese

a) La parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è costituita:

i) da un tunnel ferroviario a due canne di circa 52 km, scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese, comprendente una stazione sotterranea di emergenza e di servizio a Modane,

ii) in Italia, dalle opere di raccordo di detto tunnel di base alla linea storica ed alla futura nuova linea ^{in prossimità} nei pressi di Bussoleno/Bruzolo,

iii) da tutte le opere annesse (stazioni, installazioni elettriche, ...) necessarie all'esercizio ferroviario, e da quelle che successivamente i due Governi riterranno debbano far parte di detta parte comune italo-francese.

b) Tali opere potranno essere realizzate per fasi funzionali.

Articolo 4

Messa in opera

Il titolo II del presente Accordo definisce la prima fase della realizzazione della parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Il presente Accordo sarà integrato da protocolli addizionali per definire le modalità di realizzazione delle fasi seguenti.

TITOLO II

Prima fase

Articolo 5

Studi, ricognizioni e lavori preliminari della parte comune italo-francese

L'oggetto del presente titolo è la definizione delle condizioni secondo le quali saranno condotti nella prima fase, che inizia nel 2001, gli studi, le ^{ricognizioni} ~~prospezioni~~ e i lavori preliminari della parte comune italo-francese della sezione internazionale. Essa si concluderà allorché la CIG avrà proposto ai due Governi un progetto di protocollo addizionale al presente Accordo per la realizzazione delle opere definitive della parte comune italo-francese del collegamento, in conformità alle disposizioni dell'articolo 4.

I suddetti lavori comportano, in particolare, l'esatta definizione del tracciato e delle procedure di valutazione ambientale applicabili nei due Stati, lo scavo delle discenderie e delle gallerie di prospezione, i lavori annessi e l'insieme degli studi necessari alla definizione del progetto ~~preliminare~~ della parte comune italo-francese del collegamento.

Articolo 6

Il promotore

a) Nel rispetto delle legislazioni europee e nazionali di ciascuno dei due ^{Paesi} ~~paesi~~, nonché delle competenze loro delegate dai due Governi, i gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese affidano la conduzione di tali studi, ^{ricognizioni} ~~prospezioni~~ e lavori preliminari al promotore indicato al precedente articolo 2-§ c

b) A tale titolo, sotto l'autorità della Commissione Intergovernativa e conformemente al programma che essa avrà approvato, il promotore è responsabile degli studi relativi al progetto ~~preliminare~~ ed alla conduzione dei lavori di ^{ricognizione} ~~prospezione~~ della parte comune italo-francese di questo collegamento.

c) Alla conclusione di detta fase di studi e ~~prospettive~~^{ricognizioni}, egli proporrà alla CIG l'entità definitiva delle opere della nuova linea, la loro ubicazione, la consistenza finanziaria provvisoria e le relative modalità di realizzazione.

Inoltre,

d) ~~Peraltro~~, i due gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese e il promotore si associano, nel rispetto delle rispettive competenze, per condurre gli studi generali della sezione internazionale del collegamento Torino-Lione. La CIG sarà tenuta al corrente dei risultati di tali studi.

~~Gli stessi~~ ~~Questi~~ gestori di infrastrutture possono, di comune accordo, affidargli ogni altro studio, ~~prospettiva~~^{ricognizione} e lavoro che ritengano utile ~~far~~^{farli} realizzare su tale sezione internazionale.

e) Lo statuto del promotore e le eventuali modifiche, sono approvati dalla CIG a nome dei due Governi.

Articolo 7

Disposizioni demaniali e fondiari

a) Per la durata del presente Accordo, e quando un'opera di ~~prospettiva~~^{ricognizione} abbia uscite sul territorio di un solo paese, tale opera sarà ~~ritenuta~~^{considerata} situata interamente sul territorio del paese in cui sono ubicate tali uscite. Se un'opera di ~~prospettiva~~^{ricognizione} presenta più uscite localizzate da una parte e dall'altra del confine, questo sarà fissato, all'interno dell'opera, alla verticale del confine a ciclo aperto.

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 dei lavori di scavo del tunnel di base, e salvo disposizioni contrarie di modifica del presente Accordo, le opere realizzate restano di proprietà comune e indivisibile del promotore designato al summenzionato articolo 5; egli è responsabile del loro mantenimento in buono stato e della loro sicurezza.

Articolo 8

Disposizioni legislative e regolamentari

a) I Governi si accordano sull'armonizzazione delle procedure legali necessarie alla buona conduzione degli studi, ~~prospettive~~ ^{ricognizioni} e lavori preliminari. A tale scopo, si impegnano a fissare, per quanto possibile, disposizioni simili da una parte e dall'altra.

b) Le questioni fiscali, doganali, sociali, sanitarie e di sicurezza pubblica sollevate dalla costruzione delle opere di ~~proprietà~~ ^{ricognizione} del tunnel di base sono regolate dai regolamenti nazionali in vigore in ciascuno dei due Paesi.
in conformità all'ordinamento giuridico

Articolo 9

Commissione Intergovernativa

Ai fini del presente Accordo:

a) La composizione e le competenze della Commissione Intergovernativa, così come previste dell'Accordo del 15 gennaio 1996, restano invariate.

b) Nel quadro di questa prima fase sono attribuite alla CIG le competenze supplementari seguenti:

- i) approvare il tracciato definitivo del progetto;
- ii) proporre ai due Governi, sotto forma di protocollo aggiuntivo al presente Accordo e conformemente alle disposizioni dell'articolo 5, le caratteristiche delle opere definitive, le modalità della loro realizzazione e del loro finanziamento ~~così come~~ ^{nonché} le condizioni di esercizio;

- iii) approvare il programma di studi, ~~proiezioni~~^{ricognizioni} e lavori preliminari della parte comune italo-francese affidati al promotore, seguirne la realizzazione e controllarne i risultati;
- iv) emettere qualsiasi parere e raccomandazione all'attenzione dei ^{due} Governi.

c) La Commissione ^{Intergovernativa} informa le collettività locali italiane e francesi interessate sull'avanzamento degli studi e dei lavori. Inoltre le regioni Piemonte e Rhône-Alpes ~~sono delegate~~^{si confermano} associate ai lavori della CIG.

Essa presiede al buon coordinamento delle procedure nazionali di concertazione e di consultazione che le autorità responsabili, in conformità del rispettivo ordinamento giuridico di ciascuno dei due Paesi, sono incaricate di condurre a buon fine, fornendo tutte le informazioni necessarie per la loro conduzione.

d) Per l'esecuzione degli incarichi che le sono attribuiti dal presente Accordo, la Commissione Intergovernativa:

- i) stabilisce il proprio regolamento interno e lo sottopone all'approvazione dei due Governi;
- ii) si dota di due segretariati nazionali o di un segretariato comune le cui spese sono a carico del promotore;
- iii) crea un Comitato di sicurezza ~~nazionale~~ incaricato di assisterla nelle decisioni che essa propone ai due Governi e che interessino le questioni legate alla sicurezza pubblica della costruzione, ^{della} gestione ^{del} esercizio delle opere realizzate o progettate;
- iv) si avvale della collaborazione delle amministrazioni di ciascun Governo. Essa può ricorrere, per quanto necessario, a qualsiasi organismo o esperto di sua scelta;
- v) viene informata regolarmente dai gestori delle infrastrutture sull'avanzamento dei lavori di ammodernamento della linea storica;
- vi) consulta gli operatori delle reti ferroviarie nazionali di ciascuno dei due Paesi sui risultati dei propri studi, sulle conclusioni a cui giunge e sulle sue proposte, nell'ambito di un Comitato di operatori ferroviari nazionali istituito a tale scopo.

Articolo 10

Finanziamento della prima fase

- a) Gli studi generali della sezione internazionale del progetto Torino-Lione, nonché il progetto ~~preliminare~~ ed i lavori della parte italo-francese di tale collegamento iscritti nel programma della prima fase, sono finanziati in parti uguali dai due ~~paesi~~^{Paesi}. Tale ripartizione non pregiudica quella che sarà adottata per la realizzazione delle opere definitive.
- b) I due Governi sollecitano il sostegno dei fondi europei destinati a finanziare le reti transeuropee (RTE).

TITOLO III

Disposizioni finali

Articolo 11

Revisione

Il presente Accordo può essere modificato per via diplomatica tra i due Governi in particolare per:

- a) rivedere le disposizioni di cui all'art. 3 relative alla consistenza del progetto, all'articolo 6 relative al promotore, all'articolo 7-§ e relative alla proprietà, al mantenimento in buono stato ed alla sicurezza delle opere realizzate dal promotore, e all'articolo 9 relative alla CIG,
- ii) prevedere la realizzazione di studi complementari e la definizione di opere o installazioni supplementari se quelle la cui realizzazione era inizialmente prevista si rivelino insufficienti o inadeguate.

Articolo 12

Regolamento delle controversie

- a) I due Governi devono tentare di risolvere ogni controversia relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo, o delle decisioni e regolamenti della Commissione Intergovernativa, tramite via diplomatica.
- b) Nel caso in cui non si sia pervenuti, entro un termine ragionevole, alla soluzione tramite negoziazione, la controversia è sottoposta ad un tribunale arbitrale la cui decisione sarà obbligatoria.
- c) Il tribunale arbitrale sarà composto da due membri ed un arbitro super partes. Ciascuno dei due Governi nominerà un membro. L'arbitro super partes, che non dovrà essere cittadino di uno dei due Paesi, sarà designato di comune accordo dai due Governi.
- d) Se la designazione comune dell'arbitro super partes non ha luogo entro 6 mesi a partire dal momento in cui uno dei due Governi ha proposto il regolamento arbitrale della lite, procederà a tale designazione il Presidente della Corte Internazionale di Giustizia su richiesta della Parte più tempestiva.

Articolo 13

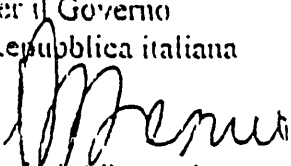
Ratifica ed entrata in vigore

Ciascuno dei Governi notifica all'altra parte il completamento delle procedure costituzionali previste per l'entrata in vigore del presente Accordo, che avrà validità il primo giorno del secondo mese successivo al giorno della ricezione della seconda notifica.

In fede di che; i Rappresentanti dei due Governi debitamente autorizzati a tal proposito hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto il loro sigillo.

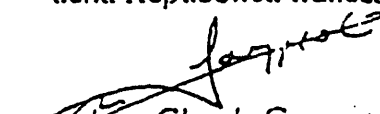
Fatto a Torino il 29 gennaio 2001 in due esemplari, in lingua francese e italiana,
ciascun testo facente ugualmente fede.

Per il Governo
della Repubblica italiana



Pier Luigi Bersani

Per il Governo
della Repubblica francese



Jean Claude Gayssot