

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	66
SEDE CONSULTIVA:	
Modifiche al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in materia di professioni dei beni culturali. Nuovo testo C. 362 Madia (Parere alla VII Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	66
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012. C. 1309 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	69

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 9.25 alle 9.50.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 10 settembre 2013. — Presidenza del presidente Michele BORDO.

La seduta comincia alle 10.

Modifiche al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in materia di professioni dei beni culturali. Nuovo testo C. 362 Madia.

(Parere alla VII Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Paolo TANCREDI (PdL), *relatore*, illustra i contenuti del provvedimento, ricor-

dando in primo luogo che la proposta di legge, di cui la VII Commissione ha adottato un nuovo testo nella seduta del 6 agosto 2013, novella il Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 42/2004, attraverso l'inserimento di due nuovi articoli. Essa reca disposizioni in materia di esercizio della professione dei soggetti impegnati nelle attività di tutela, vigilanza, ispezione, protezione, conservazione, valorizzazione e fruizione dei beni culturali, a tal fine prevedendo l'istituzione di elenchi nazionali di professionisti.

La relazione illustrativa dell'A.C. 362 evidenzia che si intende intervenire «a favore dello sviluppo del mercato e dell'ingresso delle competenze del mondo delle professioni, in un'ottica di tutela dei consumatori (che in questo caso equivalgono all'intera collettività nazionale)». La proposta interviene, dunque, nell'ambito della disciplina delle professioni non organizzate in ordini o collegi, affrontato in termini generali dalla legge 14 gennaio 2013, n. 4, richiamata nel testo.

L'articolo 1, comma 2, della legge 4/2013 dispone che per «professione non

organizzata in ordini o collegi » si intende l'attività economica, anche organizzata, volta alla prestazione di servizi o di opere a favore di terzi, esercitata abitualmente e prevalentemente mediante lavoro intellettuale, o comunque con il concorso di questo. Individua, inoltre, esplicitamente alcune esclusioni: si tratta delle attività (intellettuali) riservate per legge agli iscritti in albi o elenchi, ai sensi dell'articolo 2229 del codice civile, delle professioni sanitarie e dei mestieri artigianali, commerciali e di pubblico esercizio disciplinati da specifiche normative.

Per quanto qui interessa, la legge dispone, altresì, che coloro che esercitano la professione possono costituire associazioni professionali di natura privatistica – caratterizzate dall'assenza di scopo di lucro (articolo 5, comma 1, lettera f)) – con il fine di valorizzare le competenze degli associati e garantire il rispetto delle regole deontologiche, agevolando la scelta e la tutela degli utenti nel rispetto delle regole sulla concorrenza.

In particolare, le associazioni professionali e le forme aggregative delle stesse associazioni – il cui elenco è pubblicato sul sito *internet* del Ministero dello sviluppo economico – collaborano all'elaborazione delle norme tecniche UNI ISO, UNI EN ISO, UNI EN e UNI (d'ora in avanti: norme tecniche UNI), di cui alla direttiva 98/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998, relative alle singole attività professionali, e possono promuovere la costituzione di organismi accreditati di certificazione della conformità per i settori di competenza.

Tali organismi possono rilasciare, su richiesta del singolo professionista, anche non iscritto ad alcuna associazione, il certificato di conformità alle norme tecniche UNI definite per la singola professione. Le associazioni professionali, invece, possono rilasciare ai propri iscritti un'attestazione relativa, tra l'altro, agli standard qualitativi e di qualificazione professionale necessari per il mantenimento dell'iscrizione all'associazione e all'eventuale possesso della certificazione di conformità alle norme tecniche UNI. Il possesso del-

l'attestazione non rappresenta requisito necessario per l'esercizio dell'attività professionale.

In particolare, l'articolo 1 del nuovo testo in esame inserisce nella parte prima (*Disposizioni generali*) del Codice dei beni culturali e del paesaggio l'articolo 9-bis. Esso dispone che gli interventi di tutela, vigilanza, ispezione, protezione, conservazione, valorizzazione e fruizione dei beni culturali sono affidati, secondo le rispettive competenze, alla responsabilità e all'attuazione di archeologi, archivisti, bibliotecari, demoetnoantropologi, antropologi, restauratori di beni culturali e collaboratori restauratori di beni culturali, esperti di diagnostica e di scienze e tecnologia applicate ai beni culturali e storici dell'arte, in possesso di « adeguata formazione ed esperienza professionale », nonché alla responsabilità e all'attuazione degli operatori delle altre professioni già regolamentate.

Con particolare riferimento alle figure di restauratore di beni culturali e di collaboratore restauratore di beni culturali – le sole già disciplinate dal vigente Codice dei beni culturali e del paesaggio –, il comma 2 dell'articolo 2 del nuovo testo in esame fa salvo quanto già disposto dall'articolo 182 del decreto legislativo 42/2004 (recentemente modificato con legge 14 gennaio 2013, n. 7).

Il comma 1 dell'articolo 2 del nuovo testo della proposta di legge introduce nel titolo III (*Norme transitorie e finali*) della parte seconda (Beni culturali) del Codice dei beni culturali e del paesaggio l'articolo 129-bis, il cui comma 1 prevede l'istituzione presso il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (d'ora in avanti, MIBAC) di elenchi nazionali di archeologi, archivisti, bibliotecari, demoetnoantropologi, antropologi, esperti di diagnostica e di scienze e tecnologia applicate ai beni culturali e di storici dell'arte, in possesso di determinati requisiti.

Il comma 2 del nuovo articolo 129-bis demanda la definizione delle modalità e dei requisiti per l'iscrizione negli elenchi – nonché le modalità di tenuta degli stessi in collaborazione con le associazioni profes-

sionali —, ad un decreto ministeriale, emanato, in conformità e nel rispetto della normativa dell'Unione europea, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della legge, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. Il decreto ministeriale è emanato dal Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, sentiti, per gli ambiti di competenza, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca e la Conferenza Stato-regioni, d'intesa con le rispettive associazioni professionali, individuate ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo 206/2007 (il riferimento sembrerebbe essere alla «rappresentatività delle associazioni a livello nazionale») e della legge 4/2013.

Lo stesso comma 2 dell'articolo 129-*bis* stabilisce peraltro sin da ora che l'iscrizione negli elenchi consentita a coloro che sono in possesso di certificazione della qualificazione professionale rilasciata dalla rispettiva associazione professionale, a condizione che questa sia riconosciuta rappresentativa ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo 206/2007 e della legge 4/2013.

L'articolo 26 del decreto legislativo n. 206/2007 ha disposto che, al fine di elaborare proposte in materia di piattaforme comuni da sottoporre alla Commissione europea, il Dipartimento per le politiche comunitarie della Presidenza del Consiglio dei Ministri convoca conferenze di servizi cui partecipa l'autorità competente (per le attività afferenti al settore del restauro e della manutenzione dei beni culturali, il MIBAC, *ex* articolo 5, comma 1, lettera *i*)). Sulla ipotesi di piattaforma elaborata vengono sentite, in particolare, se si tratta di professioni non regolamentate, le associazioni rappresentative a livello nazionale. Esse sono sentite anche ai fini dell'elaborazione di piattaforme comuni proposte da altri Stati membri e in ogni altro caso in cui a livello europeo deve essere espressa la posizione italiana in materia di piattaforma comune.

Sempre l'articolo 26 ha indicato i requisiti da considerare per valutare la rappresentatività a livello nazionale delle as-

sociazioni delle professioni non regolamentate. Le associazioni in possesso dei prescritti requisiti sono individuate, previo parere del CNEL, con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro per le politiche europee, e del Ministro competente per materia. Al riguardo si ricorda che era intervenuto il decreto del Ministro della giustizia 28 aprile 2008, poi annullato dal TAR del Lazio, con sentenze nn. 3159 e 3160 dell'11 febbraio 2009, poiché aveva «integrato una disciplina legislativa già di per sé autosufficiente».

Con riferimento alla normativa europea, ricorda che i professionisti sono, al pari delle imprese, soggetti alle regole di concorrenza (dettate dall'articolo 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, *ex* articolo 81 del TCE). L'UE è dunque particolarmente attenta ai c.d. diritti esclusivi, ovvero a tutte le regolamentazioni che riservino alcune attività a una ristretta categoria di professionisti.

In particolare, l'articolo 16 della «direttiva servizi» (n. 2006/123/UE) prevede, fra l'altro, che gli Stati membri non possano subordinare l'accesso a un'attività di servizi o l'esercizio della medesima sul proprio territorio a requisiti che non rispettino i seguenti principi:

a) non discriminazione: i requisiti non devono essere direttamente o indirettamente discriminatori in funzione della cittadinanza o, per quanto riguarda le società, dell'ubicazione della sede legale;

b) necessità: i requisiti devono essere giustificati da ragioni di ordine pubblico, di pubblica sicurezza, di sanità pubblica o di tutela dell'ambiente;

c) proporzionalità: i requisiti sono tali da garantire il raggiungimento dell'obiettivo perseguito e non vanno al di là di quanto è necessario per raggiungere tale obiettivo. Il punto 56) della direttiva, peraltro, evidenzia che «motivi imperativi di interesse generale» — tra i quali rientrano, in particolare, per quanto qui interessa, la tutela dei consumatori e dei destinatari di servizi, la conservazione del patrimonio nazionale

storico ed artistico, gli obiettivi di politica sociale e di politica culturale (articolo 4 della direttiva) – « possono giustificare l'applicazione di regimi di autorizzazione e altre restrizioni », fatto salvo il rispetto dei citati principi di necessità e proporzionalità.

In maniera analoga dispone il decreto legislativo n. 59 del 2010, emanato in attuazione della direttiva citata. In particolare – ribadita all'articolo 8 la definizione di « motivi imperativi d'interesse generale » recata dall'articolo 4 della direttiva – gli articoli 14 e 15 prevedono che, fatte salve le disposizioni istitutive relative ad ordini, collegi e albi professionali, regimi autorizzatori possono essere istituiti o mantenuti solo se giustificati da motivi imperativi di interesse generale, nel rispetto dei principi di non discriminazione. Ove sia previsto un regime autorizzatorio, le condizioni alle quali è subordinato l'accesso e l'esercizio alle attività di servizi devono essere, tra l'altro: non discriminatorie; commisurate all'obiettivo di interesse generale; chiare ed inequivocabili; oggettive; rese pubbliche preventivamente; trasparenti e accessibili.

Quanto infine ai documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea ricorda che, nell'ambito delle iniziative volte a completare e rafforzare il mercato interno, prospettate dall'Atto per il mercato unico, la Commissione europea ha presentato, il 19 dicembre 2011, una proposta di modifica della direttiva 2005/36/UE relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali in tutta l'UE. Con l'obiettivo, in particolare, di introdurre una maggiore automaticità nel riconoscimento delle qualifiche, la proposta prevede la definizione di un quadro comune di formazione o verifiche professionali comuni, che dovrebbe sostituire lo strumento delle piattforme comuni previsto dalla direttiva vigente.

La proposta, che segue la procedura legislativa ordinaria, dovrebbe essere esaminata in prima lettura dal Parlamento europeo in sessione plenaria il 7 ottobre 2013.

Osserva in conclusione come il provvedimento non sembri recare profili problematici rispetto alla conformità delle disposizioni con la normativa dell'Unione europea, benché nel merito non ne condivida le finalità, vista la già numerosa presenza di ordini professionali in Italia.

Ritiene in ogni caso che la Commissione possa esprimersi nella forma del nulla osta, non senza avere prima tuttavia acquisito le valutazioni dei colleghi.

Michele BORDO, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012.

C. 1309 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele BORDO, *presidente e relatore*, ricorda che l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, è stato firmato a Roma il 30 gennaio 2012. L'Accordo reca la disciplina della costruzione e futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo francese dell'opera infrastrutturale, nonché la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico, che di tale sezione sarà il futuro gestore.

L'Accordo in esame costituisce un protocollo addizionale all'Accordo tra Italia e Francia stipulato a Torino il 29 gennaio 2001, ratificato dal Parlamento italiano con la legge 27 settembre 2002 n. 228. Con l'Accordo del 2001 venne decisa la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, l'avvio delle attività prope-

deutiche, quali la creazione della società LTF (Lyon Turin Ferroviaire) per la realizzazione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese nonché l'avvio delle opere connesse alla predisposizione e realizzazione dei relativi progetti. L'Accordo italo-francese del 2001 confermava l'impegno sottoscritto dalla Parti in un precedente Accordo intergovernativo, concluso a Parigi il 15 gennaio 1996, che ha rappresentato la prima fase del progetto di creazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Tale prima fase, conclusasi alla fine del 2001, ha visto l'effettuazione degli studi di fattibilità e l'istituzione, a tale scopo, di una Commissione intergovernativa (CIG) incaricata di seguire i problemi connessi ai preparativi per la realizzazione dell'infrastruttura.

L'Accordo del 2001, seconda tappa del progetto originario, era specificamente finalizzato alla definizione del tracciato ferroviario da realizzare. In particolare, all'articolo 3, l'Accordo ha precisato che la parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sia costituita da: un tunnel ferroviario a due canne lungo circa 52 chilometri scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese; dalle opere di raccordo del tunnel in Italia; da tutte le opere annesse (stazioni, installazioni elettriche, eccetera) necessarie all'esercizio ferroviario, nonché da tutte quelle che le Parti decideranno in futuro di inserire nella parte comune in oggetto. Il successivo articolo 4 rinviava la definizione delle modalità di realizzazione delle fasi seguenti alla conclusione di protocolli addizionali.

Come specificato dall'articolo 1, l'Accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti dall'articolo 4 dell'Accordo del 2001 testé citato e, in particolare, « non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo opzionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto » (articolo 1, comma 3).

La linea Alta Velocità Torino-Lione si inserisce nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev della Rete transeuropea dei trasporti TEN-T (Trans-European Networks Transport). Nell'ottobre 2011, l'Unione europea – nell'ambito dell'aggiornamento e sviluppo della rete infrastrutturale TEN-T – ha prospettato la creazione di una rete articolata in due livelli: una rete centrale a livello UE, da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi ed una rete globale, da realizzare entro il 2050, che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale.

L'Accordo del 30 gennaio 2012 in esame, esito di una negoziazione triennale della conferenza intergovernativa Italia-Francia, specifica il tracciato del progetto, approva le modifiche via via apportate allo studio originario del 2005 e precisa la ripartizione dei costi della sezione transfrontaliera, prevedendo che la linea ferroviaria venga realizzata per fasi funzionali. La prima fase è stata individuata nella sezione transfrontaliera compresa tra Susa, in Italia, e Saint-Jean-de-Maurienne, in Francia.

Il Progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino – Lione è stato presentato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 31 gennaio 2013. In base ad esso la Torino-Lione consisterà, nel tratto italiano, in 12 chilometri di galleria profonda e poco più di 3 chilometri di sistemazioni in superficie nella piana di Susa, riutilizzando a destinazione ferroviaria l'autoporto esistente. Il consumo totale di suolo naturale previsto per il lato italiano della sezione transfrontaliera è inferiore ad un ettaro. In particolare, il progetto definitivo è costituito da:

tunnel di base di 57 chilometri (due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ogni 333 metri) che trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura;

sezione transfrontaliera che sul lato italiano si estende per 18,1 chilometri, di cui 12,5 nel tunnel di base. La parte in superficie nella Piana di Susa per 2,6

chilometri e la connessione alla linea storica a Bussoleno per 3 chilometri, di cui 2,1 chilometri in galleria;

galleria geognostica e di servizio da La Maddalena a Chiomonte di 7,5 chilometri.

Con riferimento al contenuto, l'Accordo si compone di un Preambolo, 28 articoli suddivisi in 7 titoli e tre allegati.

Nel Titolo I sono contenute disposizioni a carattere generale. In particolare, l'articolo 1 individua l'oggetto dell'Accordo, che consiste nello stabilire le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione, le condizioni di esercizio dell'opera dopo la sua realizzazione e quelle di miglior utilizzo della linea storica del Fréjus. Come già evidenziato, la norma precisa (comma 3) che l'Accordo in esame non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti dall'articolo 4 dell'Accordo italo-francese del 2001 (che rinvia la definizione delle modalità di realizzazione delle fasi successive alla realizzazione del tunnel – come allora previsto – alla conclusione di protocolli addizionali).

In base alle definizioni elencate all'articolo 2, la sezione internazionale, cioè l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviarie costruite o da costruire tra Saint-Didier de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino, risulta costituita da tre parti: la parte francese, quella comune italo-francese e quella propriamente italiana. La sezione transfrontaliera, inoltre, è quella sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa-Bussoleno in Italia. Il Promotore pubblico è l'organo comune, dotato di personalità giuridica, pariteticamente costituito e controllato da Francia e Italia per le finalità di cui all'articolo 6 dell'Accordo in esame.

L'articolo 4 rimanda all'Allegato I (che è parte integrante dell'Accordo) per la mappa della parte comune italo-francese, enumerando le infrastrutture che la costituiscono e prevedendo, per la realizzazione delle medesime, un processo per fasi

funzionali. La prima fase, oggetto dell'Accordo in esame, vedrà la realizzazione della sezione transfrontaliera che comprende le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa nonché i raccordi delle linee esistenti. In aggiunta, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) realizzerà dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica Avigliana-Bussoleno. La norma, infine, rinvia ad ulteriori accordi tra le Parti la definizione delle fasi successive.

Ai sensi dell'articolo 5 la definizione delle modalità di avvio dei lavori definitivi della sezione comune italo-francese è demandata, conformemente alle disposizioni dell'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001, ad un nuovo Protocollo addizionale.

Il Titolo II enuclea le disposizioni relative alla *governance* del progetto e al diritto applicabile. In particolare, con l'articolo 6 si delineano ruolo, funzioni e responsabilità del Promotore pubblico, ente aggiudicatore ai sensi della direttiva 2004/17/CE del 3 marzo 2004, istituito dalla Parti, la cui sede legale è a Chambéry (Francia) mentre la Direzione operativa è fissata a Torino. Il Promotore pubblico, che è gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera, è l'unico responsabile della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera. Esso inoltre è responsabile nei confronti delle Parti e dell'Unione europea. La composizione del Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico è paritaria tra i due Stati Parte.

L'articolo 7 istituisce in seno al Promotore pubblico una Commissione dei contratti composta di 12 membri nominati per metà da ciascuna Parte, delineandone ambito di competenza, compiti e responsabilità.

Con l'articolo 8 si istituisce un Servizio permanente di controllo composto da dodici esperti nei settori interessati dalle attività del Promotore pubblico nominati per metà da ciascuna Parte. Il Servizio, collocato presso il Promotore che, sotto il controllo delle Parti, provvede al suo corretto funzionamento, è incaricato del ri-

spetto del corretto impiego dei fondi pubblici, dell'efficienza economica, finanziaria e tecnica del Promotore pubblico e della corretta esecuzione del progetto. Le modalità pratiche di funzionamento del Servizio permanente di controllo sono previste dallo statuto e dal regolamento interno del Promotore pubblico.

L'articolo 9 detta disposizioni in ordine alla Commissione intergovernativa ed alle sue competenze, nonché ai due organismi che essa è chiamata ad istituire nel proprio ambito, ossia il Comitato di sicurezza tecnica e il Comitato di sicurezza antisabotaggio/antiterrorismo (ASAT). L'ASAT, che è organismo consultivo, ha come compiti, in particolare, l'emissione di pareri o proposte alla CIG; l'interlocuzione con il Promotore pubblico e con gli organi istituiti nell'ambito del medesimo sui temi ASAT, la predisposizione di documenti relativi alla sicurezza e la trasmissione delle istruzioni della CIG. ASAT, per lo svolgimento dei propri compiti, può ricorrere, senza oneri finanziari aggiuntivi, alla collaborazione delle Direzioni competenti in materia di sicurezza delle Amministrazioni di ciascuna Parte.

Dopo gli articoli 10, 11 e 12 rispettivamente dedicati a diritto applicabile, proprietà delle opere e ricapitalizzazione, con l'articolo 13 viene prefigurata la possibilità che il Promotore pubblico riceva, nel termine di 12 mesi dalla sua costituzione, la totalità o una parte dei diritti e degli obblighi di LTF (Lyon Turin Ferroviaire) SAS.

Con il Titolo III vengono precisate alcune disposizioni in merito al finanziamento degli studi, dei sondaggi e dei lavori preliminari della parte comune della sezione internazionale. In particolare ai sensi dell'articolo 15 i sovracosti derivanti dal cambiamento del tracciato in Italia rispetto al progetto originario (« Sinistra Dora ») saranno sostenuti totalmente dalla Parte italiana che beneficerà della globalità del relativo finanziamento europeo.

Il Titolo IV precisa e definisce le disposizioni relative alle modalità di realizzazione del progetto. Per la prima fase, riguardante la realizzazione della sezione

transfrontaliera, le modalità di finanziamento prevedono che, al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9 per cento per la parte italiana e del 42,1 per cento per la parte francese nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno (articolo 18).

Come accennato i costi della sezione transfrontaliera sono valutati in circa 8,5 miliardi di euro di cui il 60 per cento a carico di Italia e Francia (nella misura rispettivamente del 57,9 per cento e del 42,1 per cento) e il restante 40 per cento a carico dell'Unione europea.

Con il Titolo V (articoli 20-22) vengono definite le disposizioni applicabili alla messa in servizio dell'opera e al suo esercizio, ivi comprese le disposizioni di sicurezza, organizzazione dei soccorsi e gestione delle circostanze eccezionali (articolo 21).

Il Titolo VI (articoli 23-25) definisce le misure di accompagnamento del progetto. In particolare l'articolo 23 impegna le Parti a condurre politiche tese a favorire il trasferimento modale del trasporto nelle Alpi dalla strada alla ferrovia, conformemente agli obiettivi della Convenzione per la protezione delle Alpi, (firmata a Salisburgo il 7 novembre 1991 e ratificata dall'Italia ai sensi della legge 14 ottobre 1999, n. 403). Con l'articolo 24 le Parti, al fine di stabilire le misure di accompagnamento necessarie a garantire lo sviluppo del traffico merci sul corridoio Torino-Lione ed a trasferire al Promotore pubblico la gestione dell'infrastruttura della linea storica del Fréjus, sono impegnate a modificare opportunamente la Convenzione relativa alle stazioni di Modane e Ventimiglia e ai tratti ferroviari tra le due stazioni, firmata il 29 gennaio 1951 e ratificata con la legge n. 1907 del 1952.

Il Titolo VII, che comprende gli articoli da 26 a 28, reca le disposizioni finali. Alle Parti è riconosciuta la possibilità di emendare il testo dell'Accordo, compresa la previsione di prestazioni supplementari minori (articolo 26).

L'articolo 27 è dedicato alla composizione delle controversie tra gli Stati o tra uno Stato e il Promotore pubblico che è demandata al giudizio di un tribunale arbitrale all'uopo istituito.

L'articolo 28, infine, reca le disposizioni inerenti alla ratifica e all'entrata in vigore dell'Accordo. La norma specifica che le disposizioni dell'Accordo in esame abrogano quelle degli accordi del 15 gennaio 1995 e del 29 gennaio 2001 nella misura in cui sono ad esse contrarie.

L'Accordo comprende anche i seguenti allegati: allegato 1, recante le due cartine della sezione transfrontaliera che comprende le stazioni internazionali di Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, nonché i raccordi alle linee già esistenti; allegato 2, recante un documento sui principi per il montaggio giuridico, economico e finanziario dell'opera; allegato 3, recante un documento sui principi relativi alle misure di trasferimento modale adottate dai due Stati.

Quanto al disegno di legge di ratifica in esame, consta di quattro articoli recanti, rispettivamente l'autorizzazione alla ratifica (articolo 1) e l'ordine di esecuzione (articolo 2). L'articolo 3, che dispone in tema di adempimenti finanziari, precisa (comma 1) la neutralità finanziaria della legge di ratifica. Il comma 2 rimanda ad un successivo protocollo addizionale, da adottare ai sensi dell'articolo 1 comma 3 dell'Accordo in esame, la disciplina dell'avvio dei lavori connessi alla realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della Torino-Lione precisando, altresì, che agli oneri derivanti da tale futuro Protocollo si provvederà attraverso la relativa legge di autorizzazione alla ratifica. A proposito dell'invarianza finanziaria delle norme dell'Accordo in esame la relazione illustrativa che corredata di disegno di legge di autorizzazione alla ratifica precisa che a legislazione vigente sussistono risorse già destinate al finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari, nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, complessivamente ammontanti a 2.815 milioni di euro per il periodo 2013-2029. Ai sensi

dell'articolo 4, infine, la legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Corredano il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, oltre ad una breve relazione illustrativa, una relazione tecnica dove viene ribadita la neutralità finanziaria del provvedimento, un'analisi tecnico-normativa (ATN) ed un'analisi di impatto della regolamentazione (AIR).

Vega COLONNESE (M5S) richiama i contenuti dell'articolo 7, che istituisce una Commissione dei contratti composta di 12 membri nominati per metà da ciascuna Parte, delineandone ambito di competenza, compiti e responsabilità. Si tratta di una disposizione, analoga ad altre già adottate in occasione della realizzazione di grandi infrastrutture, che testimonia sin da ora la gestione inefficace e poco limpida dell'opera prevista.

Paolo ALLI (PdL) chiede chiarimenti in ordine al finanziamento dell'opera da parte dell'Italia.

Michele BORDO, *presidente e relatore*, precisa che a legislazione vigente sussistono risorse già destinate al finanziamento dell'opera, complessivamente ammontanti a 2.815 milioni di euro.

Arianna SPESSOTTO (M5S) invita i colleghi a riflettere sull'opera in questione e sulla necessità di dare ascolto alle popolazioni locali, che ormai da numerosi anni si oppongono alla realizzazione di una linea ferroviaria inutile e costosissima, come ormai certificato da tecnici ed esperti del settore. Osserva peraltro come la normativa dell'Unione europea non prescriba affatto che i collegamenti debbano essere ad alta velocità, né che si debbano garantire i 300 chilometri orari, ma piuttosto che la velocità debba essere adeguata alle caratteristiche del territorio. Evidenzia infine come le linee attualmente esistenti siano in grado di ospitare i nuovi treni, senza necessità di devastare il territorio e di destinare risorse ingentissime

al progetto, soprattutto in una fase di crisi economica come quella attuale.

Rocco BUTTIGLIONE (SCpI) ricorda che la linea Alta Velocità Torino-Lione si inserisce nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev della Rete transeuropea dei trasporti TEN-T (*Trans-European Networks Transport*) ed è volta a rendere concreta la mobilità europea, essenziale per il completamento di un effettivo mercato unico. Si tratta di un'opera che costituisce la base per lo sviluppo dell'intera Unione europea, anche offrendo opportunità alle aree più svantaggiate; se l'Italia rimanesse fuori da questo sistema di comunicazione si determinerebbe un impoverimento non solo delle aree limitrofe ma dell'intero Paese.

Occorre poi procedere celermente: innanzitutto perché la Francia, nel frattempo, sta già lavorando a una linea alternativa di trasporto, ed è evidente che se le società di trasporto costruiranno una catena logistica su quel percorso sarà poi lento e difficile farle spostare sulle tratte realizzate successivamente. Si deve fare in fretta anche per un secondo motivo: la crescita esponenziale del traffico su ruota rischia di far sì che i paesi limitrofi, a causa dell'inquinamento crescente, tendano a chiudere gli assi di esportazione. La linea ad alta velocità Torino-Lione è un'opera necessaria per l'Italia intera, per 60 milioni di cittadini, e non può essere bloccata dall'opposizione di pochi.

Intende quindi ricordare come la conferma tra le grandi opere della TAV rappresenti un grande successo della diplomazia italiana e del Governo Monti, ottenuto in un momento particolarmente difficile per il Paese e che vede l'Unione europea sopportare il 40 per cento delle spese. Si tratta di un'occasione di lavoro, per la sua stessa realizzazione, e di sviluppo complessivo. Per tale motivo intende sottolineare il forte sostegno all'iniziativa.

Con riferimento infine all'articolo 7 richiamato dall'onorevole Colonnese, sottolinea come questo rappresenti a suo avviso una garanzia di trasparenza nella

gestione degli appalti, sulla base di un modello già più volte adottato in occasione di grandi opere.

Paola CARINELLI (M5S) evidenzia come quella della TAV sia un'opera che solo l'Italia persegue tenacemente, mentre la Francia, e anche il Portogallo, appaiono titubanti. Si sostiene che l'Europa ci chiede di realizzarla, ma non si comprende perché lo chieda solo a noi. Il volume attuale del traffico su ruota non giustifica un'opera di tale portata, né si può pensare che tale traffico si sposterà su rotaia una volta compiuta la TAV, poiché lo stato attuale delle infrastrutture nazionali non consentirà di sfruttare la nuova realizzazione.

Intende infine sottolineare come sia inaccettabile considerare come dei terroristi i residenti delle valli interessate; si tratta unicamente di persone che risiedono in una valle bellissima che sarà devastata da un'opera inutile e costosa. Invita tutti i colleghi a valutare se sarebbero disposti ad accettare senza obiezioni la realizzazione di una discarica nel proprio giardino.

Gianni FARINA (PD) esprime rammarico per il dibattito in corso sottolineando come, fortunatamente, si stia realizzando, seppure con ritardo, il sogno di Jacques Delors che pensava ad una unificazione dell'Europa attraverso le comunicazioni, l'interscambio, la circolazione delle merci e delle persone. La realizzazione della TAV non è solo interesse di Italia e Francia, ma dell'Europa intera.

Con riferimento ai profili di tutela dell'ambiente, più volte richiamati, intende ricordare ai colleghi il caso della Svizzera, dove negli ultimi quindici anni sono stati realizzati 160 chilometri di gallerie. Nel 2017 si andrà da Zurigo a Milano in sole due ore e trenta e gli elvetici – che come tutti sanno hanno una visione salvifica dell'ambiente – sono scandalizzati dai ritardi del nostro Paese nella realizzazione della tratta italiana.

Con riferimento alle obiezioni sollevate in ordine al fatto che non sarà possibile

convertire il trasporto su ruota in trasporto su rotaia osserva come solo attraverso la realizzazione di opere come la TAV si potranno fissare regole incisive per i mercati; i privati continueranno altrimenti a gestire il trasporto delle merci senza regole, seguendo quale unico criterio la personale convenienza.

Osserva inoltre come non siano gli abitanti della Val di Susa i responsabili degli attentati terroristici; questi hanno avuto effettive ragioni per protestare poiché sono mancati adeguati coinvolgimento e informazione.

Sottolinea in conclusione come la TAV sia un'occasione fondamentale affinché l'Italia divenga un grande paese europeo.

Stefano ALLASIA (LNA) ritiene fondamentale un'accelerazione nell'iter del provvedimento e sottolinea come in Francia i lavori siano già iniziati e molti espropri già avvenuti. Occorre riconoscere la bontà dell'opera, che cercherà di dare sollievo alle popolazioni locali sia dai ripetuti atti di violenza che dal pesantissimo traffico dei camion. Il Gruppo della Lega riconosce inoltre la necessità di vivacizzare una valle ormai priva di vita, piena di infrastrutture industriali in abbandono. È ovvio che bisogna pensare alle opportune compensazioni, nella consapevolezza che la TAV offrirà un'importante occasione di sviluppo ad un territorio che, peraltro, ha dato il proprio voto maggioritario ai partiti che sostengono la realizzazione della infrastruttura e non in favore al movimento « NO TAV ».

Paolo ALLI (PdL) sottolinea innanzitutto l'opportunità che la XIV Commissione si attenga ai profili di propria competenza nell'esame del provvedimento. Si associa quindi alle considerazioni svolte dai colleghi Buttiglione, Farina e Allasia. Osserva quindi come si assista a ragionamenti che si muovono su diversi livelli spesso in modo contraddittorio: da un lato ci si dichiara paladini dell'ambiente, dall'altro non si ritiene necessario disincentivare il trasporto su gomma. È indubbio che la realizzazione della TAV provocherà

ferite al territorio della Val di Susa, che potranno tuttavia essere compensate, anche dai vantaggi indubbi determinati dalla sua realizzazione.

Ritiene che il dibattito odierno si possa riassumere nella battuta della collega Carinelli, quando invitava i colleghi a immaginare la costruzione di una discarica nel proprio giardino. Non è in questi termini che si possono affrontare temi come questo. Richiama in proposito l'esempio dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, una grande infrastruttura viaria volta a collegare 5 province, la cui ritardata realizzazione – con motivazioni anche di stampo ambientalistico – ha poi provocato danni di inquinamento probabilmente irreparabili. Solo a cinquant'anni di distanza dai primi progetti si è riusciti ad avviare l'opera, attraverso il dialogo, superando le prevenzioni ambientaliste e localiste.

Paola CARINELLI (M5S) invita i deputati intervenuti a non affermare falsità.

Michele BORDO, *presidente e relatore*, sollecita i colleghi al rispetto reciproco e a non interrompere gli interventi, al fine di consentire a tutti di esprimere le proprie opinioni, poiché nessuno è detentore della verità assoluta.

Paolo ALLI (PdL) rileva come l'interesse dell'Unione europea alla TAV sia dimostrato dai fondi investiti e intende sottolineare come il dibattito in Commissione e nel Paese sulla TAV rappresenti una battaglia che va oltre il merito delle questioni: la Val di Susa è infatti il simbolo di un certo tipo di lotta politica e la mancata realizzazione della TAV sarebbe la vittoria di una parte politica, mentre il compimento dell'opera sarebbe invece, a suo avviso, la vittoria della ragionevolezza. I colleghi del M5S invitano ad ascoltare le ragioni delle popolazioni della Val di Susa. L'invito che rivolge a loro è invece quello di ragionare in termini meno ideologici su un tema che ormai è solo una questione di bandiera.

Annalisa PANNARALE (SEL) in qualità di esponente di SEL sottolinea la sua

contrarietà alla TAV, ma non per motivi ideologici. Rileva come anche nella seduta odierna della XIV Commissione si sia riprodotto un conflitto che individua in chi si oppone al progetto dell'alta velocità il portatore di un ideologismo lesivo della crescita e del progresso. Le popolazioni della Val di Susa si oppongono alla realizzazione dell'opera non per motivi astratti ma sulla base di dati concreti. Bisogna inoltre ricordare che la Francia ha ultimamente evidenziato perplessità sulla realizzazione della TAV, visti anche i costi elevatissimi dell'opera non immediatamente riconducibili alla sua effettiva utilità.

Occorre peraltro ricordare che il trasporto delle merci è diminuito del 30 per cento negli ultimi anni e che nella galleria che si intende costruire l'alta velocità sarà limitata, e sarà pari a quella della linea ferroviaria già esistente. A fronte dello stato penoso delle infrastrutture ferroviarie italiane, con particolare riferimento al Meridione, non si comprende la necessità di un'opera come la TAV, che ha costi e impatto ambientale pesantissimi. Intende infine respingere le accuse di terrorismo rivolte ad una popolazione che sta solo resistendo in maniera pacifica e civile.

Preannuncia quindi fin d'ora il voto contrario del suo Gruppo sul provvedimento in esame, anche esprimendo una valutazione che va al di là dei profili di competenza della XIV Commissione.

Adriana GALGANO (SCpI) ringrazia i colleghi intervenuti ma sottolinea come la XIV Commissione sia chiamata unica-

mente a valutare la compatibilità del provvedimento con il diritto dell'Unione europea e come occorra evitare di trasformare il dibattito in Commissione in uno scontro televisivo, con valutazioni superficiali che non tengono conto della buona fede di tutti i colleghi.

Vega COLONNESE (M5S) intende precisare, con riferimento all'intervento del collega Allasia, che il Movimento Cinque Stelle non si è presentato in alleanze in nessun comune italiano, ma si limita a sostenere una posizione che fa parte del proprio programma.

Rocco BUTTIGLIONE (SCpI) ritiene, dal punto di vista metodologico, che chi siede in un'aula di Commissione debba abituarsi ad ascoltare le opinioni che non condivide, anche al fine di consentire un ordinato svolgimento dei lavori.

Intende quindi precisare che gli abitanti della Val di Susa non sono terroristi, ma che fra i dimostranti della Valle ci sono anche terroristi.

Michele BORDO, *presidente e relatore*, invita nuovamente i colleghi al rispetto delle opinioni altrui e a concentrarsi sulla compatibilità delle disposizioni in esame con la normativa dell'Unione europea, riguardo alla quale non appaiono emergere profili di criticità.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia, in ogni caso, il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.20.