

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

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. C. 1309 Governo (Parere alla III Commissione) (*Esame e conclusione – Nulla osta*)

76

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 26 settembre 2013 – Presidenza del presidente Daniele CAPEZZONE.

La seduta comincia alle 9.25.

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.

C. 1309 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e conclusione – Nulla osta*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Enrico ZANETTI (SCpI), *relatore*, rileva come la Commissione sia chiamata ad esaminare, ai fini dell'espressione del parere alla III Commissione Affari esteri, il disegno di legge C. 1309, recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizza-

zione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012.

Ricorda preliminarmente che l'Accordo in esame è volto a disciplinare le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto di merci e viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio di tale opera dopo la sua realizzazione. L'Accordo reca, inoltre, la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico, che avrà la qualifica di gestore della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese.

L'Accordo costituisce un Protocollo addizionale all'Accordo firmato a Torino il 29 gennaio 2001 tra Italia e Francia per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ratificato dal Parlamento italiano con la legge n. 228 del 2002.

In tale contesto chiarisce come l'Accordo non costituisca, invece, uno dei Protocolli addizionali previsti dall'articolo 4 dell'Accordo del 2001, ossia non ha come oggetto quello di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un Protocollo addizionale separato te-

nendo conto, in particolare, della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto.

In sintesi, l'Accordo specifica il tracciato del progetto, approva le modifiche 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.

Passando al contenuto dell'Accordo, esso si compone di un Preambolo, 28 articoli suddivisi, in 7 titoli, e tre allegati.

Il Titolo I reca le disposizioni di 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. La norma precisa, al terzo comma, che l'Accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti dall'articolo 4 dell'Accordo italo-francese del 2001 (il quale rinvia la definizione delle modalità di realizzazione delle fasi successive alla realizzazione del tunnel alla conclusione di protocolli addizionali).

L'articolo 2 elenca le definizioni, secondo le quali 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. La norma chiarisce, inoltre, che il Promotore pubblico è l'organo comune, dotato di personalità giuridica, pariteticamente costituito e controllato dal Francia ed Italia per le finalità di cui all'articolo 6 dell'Accordo in esame.

L'articolo 3 reca i principi generali, secondo i quali le Parti decidono di porre sotto il loro controllo paritetico il progetto

della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e di adottare una *governance* del progetto e del Promotore pubblico che mira, da una parte, ad affidare la responsabilità operativa del progetto al Promotore pubblico e, dall'altra, attraverso il controllo del Promotore pubblico, ad assicurare la qualità, la tracciabilità, l'imparzialità e la coerenza dell'attività del Promotore pubblico e la *performance* complessiva dell'operazione, nel rispetto del calendario, dello stanziamento di bilancio assegnato e l'applicazione della sicurezza.

L'articolo 4 rimanda all'Allegato I, che costituisce 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 rinvia quindi ad ulteriori accordi tra le Parti la definizione delle fasi successive.

L'articolo 5 demanda la definizione delle modalità di avvio dei lavori definitivi della sezione comune italo-francese, conformemente alle disposizioni del già citato 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, l'articolo 6 delinea il ruolo, le funzioni e la 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, competente per i contratti di servizi, lavori e forniture soggetti a pubblicità e gara, composta di 12 membri nominati per metà da ciascuna Parte e presieduta da un componente nominato dalla Parte francese, delineandone ambito di competenza, compiti e responsabilità.

L'articolo 8 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 rispetto 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 reca le disposizioni in ordine alla Commissione intergovernativa (CIG), composta da due delegazioni nominati dalle parti e da un rappresentante della Commissione europea, 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). In particolare, il Comitato ASAT, che è un 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. L'ASAT, per lo svolgimento dei propri compiti, può ricorrere, senza oneri finan-

ziari aggiuntivi, alla collaborazione delle Direzioni competenti in materia di sicurezza delle Amministrazioni di ciascuna Parte.

Gli articoli 10, 11 e 12 sono rispettivamente dedicati al diritto applicabile, alla proprietà delle opere e alla ricapitalizzazione.

Con riferimento agli aspetti di competenza della Commissione Finanze, richiama il comma 10.3 dell'articolo 10, il quale specifica che il Promotore pubblico, il quale come stabilito dall'articolo 6, ha sede legale a Chambéry, è soggetto alla legislazione e alle disposizioni fiscali applicabili in Francia.

Segnala inoltre l'articolo 11, il quale stabilisce che le opere costitutive della sezione transfrontaliera diventano proprietà del Promotore pubblico, fatte salve le stipulazioni particolari e temporanee dei contratti conclusi da quest'ultimo per la realizzazione e l'esercizio delle suddette opere e che, all'estinzione del Promotore pubblico, le opere di sua proprietà diventano di proprietà dello Stato sul cui territorio sono situate.

L'articolo 12 indica che l'eventuale capitale sociale di cui dovesse essere dotato il Promotore pubblico deve essere modificato con l'accordo delle Parti o del Promotore stesso.

L'articolo 13 prefigura 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.

L'articolo 14, che apre il Titolo III dell'Accordo, precisa lo scopo del medesimo Titolo III, che è quello di definire le modalità di finanziamento tra le Parti degli studi, dei sondaggi e dei lavori preliminari della parte comune della sezione internazionale. L'articolo 15 prevede che i sovracosti derivanti dal cambiamento del tracciato in Italia rispetto al progetto originario (denominato « Sinistra Dora ») saranno sostenuti totalmente dalla Parte italiana, che beneficerà della globalità del relativo finanziamento europeo.

Il Titolo IV definisce le disposizioni relative alle modalità di realizzazione del progetto. L'articolo 16 ne stabilisce i principi, indicando che la disponibilità del finanziamento sarà una condizione preliminare per l'avvio dei lavori delle varie fasi della parte comune italo-francese della sezione internazionale. Le Parti si rivolgeranno all'Unione europea per ottenere una sovvenzione pari al tasso massimo possibile per questo tipo di opera. Inoltre, le Parti auspicano che i principi di tariffazione della linea ferroviaria tra Torino e Lione tengano conto, per ogni sezione, della utilità che le imprese ferroviarie potranno trarre dalla sua realizzazione, permettendo in tal modo, sia di aumentare l'utilità dell'opera per i due Stati, sia di aumentare la capacità di autofinanziamento delle diverse opere.

L'articolo 17 reca i principi relativi al montaggio giuridico, economico e finanziario, che si ispirano a quelli enunciati nell'Allegato 2 dell'Accordo, il quale è parte integrante dello stesso.

Il Titolo IV definisce le disposizioni relative alle modalità di realizzazione del progetto. L'articolo 18 stabilisce le modalità di finanziamento per la prima fase del progetto, riguardante la realizzazione della sezione transfrontaliera, in base alle quali, al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, la chiave di ripartizione 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.

Ancora con riferimento agli aspetti di competenza della Commissione Finanze, richiama l'articolo 19, il quale prevede che ciascuna delle Parti si impegna ad acquisire, per metterli a disposizione del Promotore pubblico, i terreni necessari, sul proprio territorio, per la costruzione delle opere costitutive della sezione transfrontaliera.

Il Titolo V, agli articoli da 20 a 22, definisce le disposizioni applicabili alla messa in servizio dell'opera e al suo eser-

cizio, ivi comprese le disposizioni di sicurezza, l'organizzazione dei soccorsi, la gestione delle circostanze eccezionali, la cooperazione in materia tra le Parti ed i controlli di polizia e dogana.

Il Titolo VI 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 n. 403 del 1999.

L'articolo 24 prevede che le Parti, al fine di stabilire le misure di accompagnamento necessarie a garantire lo sviluppo del traffico merci sul corridoio Torino-Lione e a trasferire al Promotore pubblico la gestione dell'infrastruttura della linea storica del Fréjus, sono impegnate a modificare opportunamente la Convenzione relativa alle stazioni internazionali 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.

L'articolo 25 attribuisce al Promotore pubblico il compito di fissare i canoni di utilizzo della sezione transfrontaliera della nuova linea e della linea storica.

Il Titolo VII reca le disposizioni finali. In particolare, l'articolo 26 riconosce alle Parti la possibilità di emendare il testo dell'Accordo, compresa la previsione di prestazioni supplementari minori, mentre l'articolo 27 è relativo alla composizione delle controversie tra gli Stati o tra uno Stato e il Promotore pubblico e prevede che esse siano demandate al giudizio di un tribunale arbitrale all'uopo istituito.

L'articolo 28 reca quindi le disposizioni inerenti alla ratifica e all'entrata in vigore dell'Accordo, specificando che le disposizioni dello stesso Accordo 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 tre allegati: l'allegato 1, reca 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; l'allegato 2, contiene un documento sui principi per il montaggio giuridico, economico e finanziario dell'opera; l'allegato 3, reca un documento sui principi relativi alle misure di trasferimento modale adottate dai due Stati.

Per quanto riguarda il contenuto del disegno di legge di ratifica, esso consta di quattro articoli. Gli articoli 1 e 2 contengono, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione del Protocollo d'Intesa.

L'articolo 3, in tema di adempimenti finanziari, precisa, al 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.

L'articolo 4 stabilisce l'entrata in vigore del provvedimento il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Evidenzia quindi la limitatezza delle previsioni attinenti ai profili di competenza della Commissione Finanze contenuti nel provvedimento, sul quale propone pertanto di esprimere nulla osta.

Daniele PESCO (M5S) ritiene opportuno compiere una maggiore riflessione sul contenuto del provvedimento, anche tenendo conto del fatto che la Francia ha deciso di spostare la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra le opere pubbliche meno urgenti, prevedendo che essa sia realizzata solo nel 2030.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, con riferimento alla considerazione espressa dal deputato Pesco, rileva come, in questa sede, la Commissione Finanze non sia chiamata ad esaminare le tematiche generali relative alla realizzazione della linea

ad alta velocità Torino-Lione, ma solo i limitati aspetti, contenuti nel provvedimento, attinenti alle specifiche competenze della stessa VI Commissione.

Mirko BUSTO (M5S), richiamandosi all'Accordo tra l'Italia e la Francia, stipulato nel 2001, relativo alla realizzazione della linea Torino – Lione, evidenzia come esso prevedesse che, a causa della saturazione della linea storica, la nuova linea ferroviaria avrebbe dovuto correre solo per un terzo sul territorio italiano e come le parti si fossero impegnate anche a realizzare linee secondarie, evidenziando inoltre come la Francia abbia recentemente ritardato al 2030 l'effettiva realizzazione dei lavori per la realizzazione dell'opera.

Sottolinea inoltre, relativamente agli aspetti di natura finanziaria contenuti nell'Accordo del 2012, come esso modifichi, in senso peggiorativo per l'Italia, la ripartizione degli oneri dell'opera, in quanto, mentre in precedenza si stabiliva una suddivisione paritaria dei costi tra le due parti, ora, ai sensi del nuovo Accordo, tali costi sarebbero invece addossati per circa il 60 per cento alla parte italiana e per circa il 40 per cento alla parte francese.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, anche in merito ai rilievi espressi dal deputato Busto, ribadisce come si tratti di questioni del tutto estranee alla competenza della Commissione Finanze.

Daniele PESCO (M5S) sottolinea come la realizzazione dell'opera avrebbe rilevanti conseguenze sul bilancio dello Stato.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, evidenzia come le questioni attinenti alle eventuali spese che dovranno essere sostenute per la realizzazione della linea ferroviaria attengano ai profili di interesse della Commissione Bilancio.

Daniele PESCO (M5S) ritiene indispensabile tenere conto del fatto che i notevoli oneri connessi alla nuova linea ferroviaria avranno, molto probabilmente, effetti an-

che sotto il profilo tributario, determinando la necessità di reperire nuove risorse a tal fine.

Marco CAUSI (PD), in merito alle considerazioni da ultimo espresse dal deputato Pesco, ricorda come l'opera sia ampiamente finanziata dai fondi europei, e come essa potrà costituire un importante

volano per le attività economiche, determinando, in tal modo, maggior gettito tributario.

La Commissione approva la proposta, formulata dal relatore, di esprimere nulla osta sul provvedimento.

La seduta termina alle 9.40.