

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1309} —

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

(BONINO)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(LUPI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'INTERNO

(ALFANO)

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(SACCOMANNI)

CON IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE

(ORLANDO)

E CON IL MINISTRO PER GLI AFFARI EUROPEI

(MOAVERO MILANESI)

—

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

Presentato il 3 luglio 2013

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il presente disegno di legge prevede la ratifica e l'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.

Scopo, portata e motivi del provvedimento.

L'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, firmato a Roma il 30 gennaio 2012, mira 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 una volta realizzata. In particolare, oggetto dell'Accordo sono la sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera compresa tra le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e di Susa-Bussoleno in Italia, nonché i raccordi alle linee esistenti; l'Accordo contiene inoltre la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico, che avrà poi la qualifica di gestore della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese.

L'Accordo, sottoscritto da parte italiana dal Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Ciaccia, 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, ma — come specificato all'articolo 1 — non costituisce 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 invece

richiederà l'approvazione di un Protocollo addizionale separato, tenendo conto della partecipazione definitiva dell'Unione europea.

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, che ammontano a complessivi 2.815 milioni di euro per il periodo 2013-2029.

Illustrazione dell'articolato.

Il testo si compone di un preambolo, di articoli e di allegati. Dopo il preambolo, i 28 articoli dell'Accordo sono divisi in 7 titoli.

Il titolo I contiene le disposizioni generali e l'oggetto dell'accordo (articolo 1): al riguardo, va ricordato che Italia e Francia con il presente Accordo stabiliscono, tra l'altro, le condizioni per un migliore utilizzo della linea storica del Fréjus, definendo in particolare le misure di accompagnamento del progetto e le misure di sicurezza.

Il titolo II enuclea le disposizioni relative alla *governance* del progetto e al diritto applicabile. In particolare, l'Accordo prevede di adottare una *governance* del progetto e del Promotore pubblico al fine di affidare la responsabilità operativa del progetto al Promotore pubblico (la cui sede legale è in Francia) che, in qualità di ente aggiudicatore, 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. Per l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione dell'opera, il Promotore pubblico è tenuto all'osser-

vanza della Costituzione francese, oltre che dei regolamenti e delle direttive dell'Unione europea, con specifico riferimento alla direttiva 2004/17/CE.

Il titolo III precisa alcune disposizioni in merito al finanziamento degli studi, dei sondaggi e dei lavori preliminari della parte comune della sezione internazionale.

Il titolo IV precisa e definisce le disposizioni relative alle modalità di realizzazione del progetto.

Il titolo V definisce le disposizioni applicabili alla messa in servizio dell'opera e al suo esercizio.

Il titolo VI definisce le misure di accompagnamento del progetto.

Il titolo VII definisce le disposizioni finali relative alle modalità di revisione dell'Accordo; alle modalità di risoluzione

delle controversie tra gli Stati o tra uno Stato e il Promotore pubblico; alla notifica del completamento delle procedure per l'entrata in vigore dell'Accordo.

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.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni).

Il presente disegno di legge reca l'autorizzazione alla ratifica dell'Accordo, di natura politico-programmatica, tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, sottoscritto a Roma il 30 gennaio 2012, relativo, in particolare, alla sezione transfrontaliera dell'opera.

Il successivo Protocollo addizionale, espressamente previsto dall'articolo 1, paragrafo 3, dell'Accordo medesimo, sarà sottoscritto e ratificato ai sensi di un'apposita legge dello Stato, per tener conto dei costi del progetto definitivo, del contributo dell'Unione europea e della disponibilità complessiva per il finanziamento dell'opera, permettendo l'avvio dei lavori.

Soltanto dalla ratifica del suddetto Protocollo discenderanno gli obblighi giuridicamente vincolanti alla realizzazione dell'opera, e, in coerenza con la quantificazione degli oneri finanziari a carico dell'Italia, la stessa legge di autorizzazione alla ratifica individuerà la relativa copertura finanziaria.

Conseguentemente, dal presente disegno di legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. — ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Il 29 gennaio 2001 è stato stipulato a Torino un Accordo tra l'Italia e la Francia per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ratificato dal Parlamento francese, nonché da quello italiano ai sensi della legge 27 settembre 2002, n. 228, in base al quale furono avviate e proseguite le conseguenti attività propedeutiche, quali la creazione della società LTF (Lyon Turin Ferroviaire) per la realizzazione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese, nonché quelle connesse alla predisposizione e alla realizzazione dei relativi progetti.

Il 30 gennaio 2012 è stato firmato a Roma un ulteriore Accordo tra il Governo italiano e quello francese, ad integrazione del predetto atto del 2001, il quale mira, in particolare, a disciplinare la costruzione e la futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera; lo stesso contiene anche la disciplina della costituzione e del funzionamento del promotore pubblico, che avrà poi la qualifica di gestore della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese.

La realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione ha la finalità di facilitare gli spostamenti delle persone e il trasporto delle merci attraverso l'arco alpino, in una prospettiva di sviluppo sostenibile finalizzata a favorire le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente: sotto tale profilo, lo sfruttamento del potenziale rappresentato dalla modalità ferroviaria diventa essenziale.

Il collegamento ferroviario in esame si colloca nella tratta strategica del corridoio Mediterraneo della rete transeuropea TEN-T — costituendone una porzione del Progetto prioritario « Lione-Trieste-Budapest-Confine ucraino » — al centro degli assi di comunicazione tra il Nord e il Sud d'Europa. Il progetto mira a conseguire una sensibile riduzione dei tempi di viaggio per il traffico di passeggeri e a fornire una risposta efficace e sostenibile dal punto di vista ambientale al significativo incremento della domanda di trasporto di merci sull'arco alpino.

La realizzazione del progetto comporta innegabili benefici in termini di:

dimezzamento dei tempi di percorrenza per i passeggeri (da Torino a Chambéry si passa da 152 a 73 minuti);

incremento della capacità nel trasporto di merci (portata da 1.050 a 2.050 tonnellate e lunghezza fino a 750 metri per treno, con costi di esercizio quasi dimezzati);

riduzione del numero di camion su strada nel delicato ambiente alpino (circa 600.000 l'anno);

trasformazione della linea esistente in metropolitana di valle a servizio dei residenti;

riduzione degli incidenti stradali e dei connessi costi sociali;

riduzione annuale di emissioni di gas serra (a regime 3 milioni di tonnellate equivalenti di anidride carbonica (CO₂) corrispondente alla CO₂ di una città di 300.000 abitanti);

creazione di nuovi posti di lavoro (più di 1.000 le persone direttamente impegnate in Italia nella realizzazione della nuova linea, con un rapporto di 1 a 3 di occupati indiretti).

Da quanto sopra si evince come molti dei benefici che la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione apporterà siano contenuti nell'attuale programma di Governo.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

L'Accordo in questione rappresenta un protocollo addizionale all'Accordo con la Francia sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001 (ratificato ai sensi della legge 27 settembre 2002, n. 228), per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

La normativa di riferimento di tali Accordi è rappresentata dalla direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, dalla direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dalla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali, dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie, dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, dalla Convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e ai tratti di ferrovia compresi tra le stazioni e le frontiere d'Italia e di Francia, dall'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, dall'Accordo firmato a Roma il 3 dicembre 2004 sulla sicurezza negli studi per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

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

In merito all'incidenza dell'Accordo su leggi e regolamenti vigenti, esso prevede che, per l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione dell'opera, il Promotore pubblico, la cui sede

legale è in Francia, sia tenuto all'osservanza della Costituzione francese, oltre che dei regolamenti e delle direttive europei, con specifico riferimento alla direttiva 2004/17/CE.

Infine, si segnala che l'articolo 10 (diritto applicabile) dell'Accordo disciplina vari aspetti, tra i quali quello relativo al diritto applicabile alle condizioni di lavoro e di occupazione del personale sulla sezione transfrontaliera, che è quello territorialmente applicabile; sono previste eccezioni alla regola citata all'articolo 10.2, lettera b), i) e ii).

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

La ratifica dell'Accordo è compatibile con i principi dell'ordinamento costituzionale in tutti i suoi elementi fondanti.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

Trattandosi di ratifica di un accordo internazionale, lo Stato ha competenza legislativa esclusiva circa l'emanazione del provvedimento normativo in esame, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera a), della Costituzione.

Trattandosi, inoltre, di opera di interesse strategico, di cosiddetta « legge obiettivo », le funzioni amministrative vengono esercitate secondo le procedure previste dalla stessa legge, attratte per sussidiarietà allo Stato, in linea con le indicazioni della Corte costituzionale (*ex multis*, sentenza n. 303 del 2003).

Inoltre, all'articolo 6, paragrafo 5, dell'Accordo, è previsto, in riferimento alle misure di accompagnamento dei cantieri, che il Promotore pubblico applichi, per la parte italiana, la legge della regione Piemonte « Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture: cantieri - sviluppo - territorio », per quanto compatibile con l'Accordo.

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

Non emergono profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dalla Costituzione.

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

Nel caso di specie non esiste possibilità di delegificazione. Per l'entrata in vigore dell'atto in esame è necessaria l'approvazione di una legge che ne autorizzi la ratifica.

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

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

- 9) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

PARTE II. — CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE.

- 10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.*

Nel testo dell'Accordo sono richiamate norme dell'ordinamento dell'Unione europea: in particolare, la direttiva 2004/17/CE, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto, tra l'altro, degli enti che forniscono servizi di trasporto, tra cui quello ferroviario, e che concerne i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nell'imposizione dei diritti dovuti per il suo utilizzo: gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione dei diritti e di assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria rispettino i principi enunciati nella direttiva medesima e, pertanto, consentano al gestore dell'infrastruttura di immettere sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile e di utilizzarla in maniera ottimale; la direttiva 2007/66/CE, che modifica le direttive 89/665/CEE e 92/13/CEE, per quanto riguarda il miglioramento dell'efficacia delle procedure di ricorso in materia d'aggiudicazione degli appalti pubblici.

Il testo dell'Accordo è compatibile con la vigente normativa dell'Unione europea.

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

Non risultano procedure d'infrazione sul medesimo o analogo oggetto da parte della Commissione europea.

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

La ratifica dell'Accordo risponde all'obbligo assunto all'atto della firma e non presenta profili di incompatibilità con gli altri obblighi internazionali assunti dall'Italia discendendo dall'Accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001 con la Francia per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

- 13) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Allo stato attuale non risultano indirizzi giurisprudenziali né giudizi pendenti presso la Corte di giustizia dell'Unione europea relativamente ad analogo oggetto.

- 14) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Allo stato attuale non risultano indirizzi giurisprudenziali né giudizi pendenti presso la Corte europea dei diritti dell'uomo relativamente ad analogo oggetto.

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

Nessuna indicazione. Nel testo dell'Accordo sono richiamate norme dell'ordinamento dell'Unione europea applicabili in tutti gli Stati membri.

PARTE III. — ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO.

- 1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Nel testo dell'Accordo nella parte dedicata alle definizioni sono state modificate, rispetto a quanto stabilito con l'Accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001, quelle relative alle parti « francese », « comune italo-francese » e « italiana ». Tali definizioni si rendono necessarie al fine di stabilire con precisione le tratte interessate dalle varie fasi realizzative degli interventi previsti.

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

I riferimenti normativi contenuti nell'Accordo chiariscono il suo ambito applicativo in coerenza con quanto stabilito con il precedente Accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001. In particolare si precisa che l'Accordo in questione non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti all'articolo 4 del citato Accordo del 2001 e che si rimanda ad altro Accordo addizionale la disciplina relativa all'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese.

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

Non si fa ricorso alla novella di disposizioni legislative per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

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

L'intervento normativo non comporta effetti abrogativi impliciti di disposizioni vigenti.

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

Non si rilevano disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente, né deleghe aperte sul medesimo oggetto.

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

Trattandosi di disegno di legge di autorizzazione alla ratifica di un Accordo bilaterale, non vi sono deleghe aperte sul medesimo oggetto.

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

Per quanto concerne eventuali atti successivi attuativi, si rappresenta che un Accordo addizionale disciplinerà l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese.

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

Per la predisposizione dell'intervento normativo sono stati utilizzati dati statistici già in possesso dell'Amministrazione e non è stato necessario effettuare ulteriori verifiche né commissionare all'ISTAT apposite elaborazioni statistiche.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR).

SEZIONE 1 — CONTESTO E OBIETTIVI.

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

La materia è attualmente disciplinata dall'Accordo intergovernativo del 15 gennaio 1996, che prevede la costituzione della Commissione intergovernativa (CIG) per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e dall'Accordo intergovernativo del 29 gennaio 2001, ratificato ai sensi della legge 27 settembre 2002, n. 228, che disciplina la prima fase relativa agli studi, alle ricognizioni e di lavori preliminari della parte comune italo-francese dell'opera.

Il presente Accordo, firmato a Roma il 30 gennaio 2012, mira a disciplinare la costruzione e la futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera; esso contiene anche la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico, che avrà poi la qualifica di gestore della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese.

L'Accordo risponde alla necessità di definire il quadro generale per la realizzazione e la successiva gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese della nuova linea Torino-Lione, ovvero essenzialmente del *tunnel* di base di circa 57 chilometri. La realizzazione e la successiva entrata in esercizio del nuovo *tunnel* di base consentirà il superamento dei limiti strutturali di sagoma, pendenza e sicurezza propri dell'attuale *tunnel* storico di montagna del Fréjus, assicurando per il trasporto di merci e viaggiatori livelli adeguati sul piano europeo e internazionale. La disponibilità di un sistema di trasporto efficiente è fondamentale per assicurare la crescita economica e la coesione territoriale.

Un successivo Accordo dovrà essere sottoscritto per l'avvio dei lavori definitivi.

B) Indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.

Le ragioni che hanno condotto alla stipula del presente Accordo vengono da lontano nel tempo e da un contesto territoriale ben più ampio di quello binazionale. La linea ferroviaria Torino-Lione è, infatti, un collegamento internazionale, voluto fortemente dall'Unione europea per creare un asse trasportistico efficiente da est a ovest del continente e rilanciare la modalità di trasporto ferroviaria rispetto a quella stradale, soprattutto per le merci. L'Unione europea, già nel luglio 1996, ha previsto la creazione di una rete ferroviaria trans-europea, estesa poi nel 2004 ai nuovi Paesi aderenti, in cui la linea Torino-Lione, passando per due delle maggiori aree sviluppate del continente (il sud-est della Francia e la pianura padana, che da sola genera oltre il 70 per cento delle esportazioni italiane) si è sin

dall'inizio configurata come progetto prioritario. Nell'ottobre 2011, l'Unione europea nell'ambito dell'aggiornamento della rete infrastrutturale TEN-T è passata dai circa 30 progetti prioritari alla considerazione del *core network* costituito da 10 corridoi prioritari, scelti per il valore aggiunto che possono portare all'Europa e per la possibilità di essere realizzati entro il 2030, da inserire nel Piano di investimenti CEF 2014-2020, attualmente all'esame del Parlamento europeo per approvazione. Tra questi 10 corridoi prioritari figura sempre la linea Torino-Lione, quale parte integrante del corridoio Mediterraneo. Per questo la Torino-Lione ha potuto contare, già in fase di studio, su importanti quote di cofinanziamento europeo. Sulla base della bozza di regolamento finanziario delle reti TEN-T per il periodo 2014-2020 è auspicato un finanziamento europeo per la realizzazione della sezione transfrontaliera, in misura pari al 40 per cento del costo dei lavori. A questo riguardo è necessaria la conclusione del processo di codecisione sul regolamento tra la Commissione, il Consiglio e il Parlamento europeo.

Sulla base dell'analisi costi-benefici (in relazione ad una vita utile stimata convenzionalmente in cinquanta anni di gestione a partire dal completamento di una parte rilevante della linea) del progetto complessivo della nuova linea Torino-Lione (sezione internazionale), svolta nel 2011 dall'attuale promotore dell'opera LTF sas nell'ambito dell'attività di indirizzo e controllo dell'Osservatorio della Val di Susa, si stima che, con l'entrata in esercizio della nuova linea (calendario di realizzazione delle opere distribuito tra il 2014 e il 2035), si possano avere:

lo spostamento di circa 700.000 camion l'anno dalla strada alla ferrovia (corrispondente a circa 40 milioni di tonnellate). A questo va aggiunta la diminuzione del traffico locale dovuta sia alla trasformazione della linea esistente in metropolitana di valle a servizio dei residenti e delle attività, sia alla nuova stazione internazionale di Susa, che potrà permettere l'accesso alle valli da tutta Europa direttamente con la ferrovia in un nodo ben collegato alla rete stradale e autostradale;

l'aumento della quota di trasporto di passeggeri internazionali nell'area di riferimento, portandola dal 7 all'11 per cento e generando circa 0,6 milioni di passeggeri aggiuntivi;

la riduzione annuale di emissioni di gas serra per circa 3 milioni di tonnellate di anidride carbonica, equivalenti a quelle di una città di trecentomila abitanti;

la creazione di circa 5.800 posti di lavoro (1/3 diretti e 2/3 indotti) per gli anni del cantiere e di circa 400 posti di lavoro (3/4 diretti e 1/4 indotti) permanenti anche dopo il completamento dell'opera;

un risultato economico globale (nello scenario macro-economico centrale « Decennio perduto ») con un VAN positivo compreso tra circa 0,2 e 1,2 miliardi di euro e con un bilancio delle esternalità positivo compreso tra circa 12 e 14 miliardi di euro.

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

Sulla base degli obiettivi sopra rappresentati, gli indicatori più significativi sono quelli relativi ai benefici attesi in merito ai seguenti ambiti: trasferimento modale per il traffico di merci e passeggeri; minor impatto ambientale (effetto serra, incidentalità, inquinamento) del trasporto di merci e passeggeri; incremento occupazionale; opportunità per il territorio.

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

A beneficiare dell'Accordo, che rappresenta il primo importante passo della fase realizzativa dell'intervento, una volta entrata in esercizio la nuova opera saranno:

gli abitanti locali, per i sopra descritti obiettivi ambientali e di occupazione;

i viaggiatori, con una forte riduzione dei tempi di viaggio;

le imprese di trasporto, che avranno a disposizione una infrastruttura adeguata ai livelli di trasporto europei e internazionali con una sicurezza maggiore e costi inferiori.

SEZIONE 2 — PROCEDURE DI CONSULTAZIONE.

La negoziazione dell'Accordo, durata quasi tre anni, è avvenuta attraverso la CIG, che ha istituito un apposito gruppo di lavoro binazionale, per parte italiana con rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero degli affari esteri. L'Accordo, approvato dalla CIG, è stato poi sottoscritto dai Ministri delle infrastrutture dei due Paesi.

SEZIONE 3 — VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO.

L'opzione di non intervento avrebbe una ricaduta negativa per l'Italia, derivante dal mancato adempimento dell'obbligazione politica sul piano internazionale assunta con la firma dell'Accordo, determinando un deterioramento dei rapporti bilaterali e con l'Europa, che ha sempre assicurato il sostegno anche finanziario all'opera e che nell'Accordo in questione rileva un impegno chiaro delle Parti a procedere alla realizzazione dell'opera. La mancata realizzazione dell'opera provocherebbe una cesura profonda all'interno del corridoio Mediterraneo che va dalla Spagna all'Ucraina.

SEZIONE 4 — VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE.

Non sono state prese in considerazione opzioni alternative al presente Accordo, in quanto il medesimo è il frutto di lunghe, laboriose e ponderate intese tra i due Governi, che nel merito hanno ritenuto che l'Accordo fosse la soluzione più congeniale per il raggiungimento di benefici per entrambi i Paesi.

SEZIONE 5 — GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA
PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI
E DELL'IMPATTO SULLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE.*A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione.*

Sull'analisi globale e sulle possibili ricadute sul territorio derivanti dalla realizzazione della sezione internazionale (parte comune italo-francese e accessi nazionali) della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è stata svolta una analisi costi-benefici nell'ambito delle attività dell'Osservatorio della Val di Susa (pubblicazione quaderno n. 8 dell'Osservatorio), di cui sopra sono stati rappresentati alcuni elementi.

Dall'opzione d'intervento non derivano svantaggi. Il presente Accordo, definendo il quadro generale per la realizzazione e la successiva gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese della nuova linea Torino-Lione, e, in particolare, la *governance* del nuovo Promotore e la ripartizione dei costi di realizzazione tra le Parti, rappresenta un passo preliminare ma fondamentale per l'avvio della fase realizzativa dell'opera, che avverrà poi solo a seguito della sottoscrizione di un successivo Accordo che definirà completamente l'operazione.

B) Individuazione e stima degli effetti sulle micro, piccole e medie imprese.

Effetti economici sono senz'altro ipotizzabili, potendosi prevedere riflessi nel settore dell'indotto. Peraltro, trattandosi, allo stato, di mere situazioni ipotetiche, al momento attuale non è possibile procedere a stime.

C) Indicazione e stima degli obblighi informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese.

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti.

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

Sotto il profilo finanziario, si evidenzia che soltanto dalla ratifica del suddetto Protocollo discenderanno gli obblighi giuridicamente

vincolanti alla realizzazione dell'opera e che, in coerenza con la quantificazione degli oneri finanziari a carico dell'Italia, la stessa legge di autorizzazione alla ratifica individuerà la relativa copertura finanziaria.

Conseguentemente, dal presente disegno di legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Sussistono, a legislazione vigente, risorse già finalizzate al finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari, nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, che ammontano a complessivi 2.815 milioni di euro per il periodo 2013-2029.

SEZIONE 6 — INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITÀ DEL PAESE.

Il provvedimento non è suscettibile di produrre effetti distorsivi nel funzionamento del mercato e nella competitività tra i destinatari degli effetti dell'Accordo.

SEZIONE 7 — MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO.

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

Soggetto responsabile dell'attuazione dell'Accordo è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che opera attraverso la CIG in stretto coordinamento con il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero degli affari esteri. In particolare, a seguito della ratifica dell'Accordo, si procederà all'istituzione del nuovo Promotore e alla predisposizione del successivo Accordo.

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

All'Accordo sarà data pubblicità attraverso gli ordinari canali riservati agli atti normativi, tramite i siti *internet* del Ministero degli affari esteri, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della società LTF e presso le rispettive rappresentanze diplomatiche.

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, operando attraverso la CIG in stretto coordinamento con il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero degli affari esteri, controllerà l'attuazione dell'Accordo e delle attività connesse, attivando rapidamente le azioni conseguenti.

D) Eventuali meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.

L'Accordo potrà essere emendato mediante accordo tra le Parti, in particolare ai fini di prevedere la realizzazione di prestazioni supplementari minori, secondo quanto previsto dall'articolo 26 dell'Accordo stesso.

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

Detti aspetti consistono nella effettiva verifica, attraverso il confronto dei dati in possesso prima della realizzazione delle opere, presso le strutture competenti (FS) dei benefici:

a) per gli abitanti del luogo, sotto il profilo ambientale e di occupazione;

b) per i viaggiatori, a seguito della forte riduzione dei tempi di viaggio;

c) per le imprese di trasporto, avendo esse a disposizione una infrastruttura adeguata ai livelli di trasporto europei e internazionali con una sicurezza maggiore e costi inferiori.

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

(Autorizzazione alla ratifica).

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana 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.

ART. 2.

(Ordine di esecuzione).

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1 della presente legge, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 28 dell'Accordo stesso.

ART. 3.

(Adempimenti finanziari).

1. Dall'attuazione della presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Con successivo Protocollo addizionale, da adottare ai sensi dell'articolo 1, terzo comma, dell'Accordo di cui all'articolo 1 della presente legge, è disciplinato l'avvio dei lavori connessi alla realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune. Alla copertura degli oneri derivanti dal Protocollo addizionale si provvederà con la relativa legge di autorizzazione alla ratifica.

ART. 4.

(Entrata in vigore).

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

ACCORDO

tra

il Governo della Repubblica italiana

e

il Governo della Repubblica francese

**per la realizzazione e l'esercizio
di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione**

Il Governo della Repubblica italiana

e

il Governo della Repubblica francese,

qui di seguito designati le Parti,

Vista la Direttiva 91/440/CEE modificata del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie,

Vista la Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria,

Vista la Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali,

Vista la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie,

Vista la Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario,

Vista la Convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e ai tratti di ferrovia compresi tra le stazioni e le frontiere d'Italia e di Francia,

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,

Considerato l'Accordo firmato il 29 gennaio 2001 a Torino per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione,

Considerato l'Accordo firmato a Roma il 3 dicembre 2004 sulla sicurezza negli studi per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione,

Convinti della necessità di inserire gli spostamenti di persone e il trasporto di merci attraverso l'Arco alpino in una prospettiva di sviluppo sostenibile finalizzata a favorire le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente,

Convinti che, per conseguire tale obiettivo, il potenziale rappresentato dalla modalità ferroviaria, quale complemento alla modalità marittima, merita di essere maggiormente sfruttato, e che lo sviluppo dei servizi da essa offerti per soddisfare i bisogni sociali ed economici permetterà di mettere in atto misure volontaristiche tese ad orientare gli spostamenti verso tale modalità,

Desiderosi di dare un contributo significativo all'applicazione della Convenzione sulla protezione delle Alpi (convenzione alpina), firmata a Salisburgo il 7 novembre 1991,

Desiderosi di condurre tale operazione coerentemente con lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto,

Prendendo atto delle proposte della Commissione intergovernativa,

Hanno convenuto le seguenti disposizioni:

Titolo I: Disposizioni generali

Articolo 1 – Oggetto

Le Parti stabiliscono con il presente protocollo addizionale all'Accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001 le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio di tale opera, una volta realizzata.

Le Parti stabiliscono inoltre con il presente Accordo le condizioni di un migliore utilizzo della linea storica del Fréjus, definendo in particolare le misure di accompagnamento del progetto e le misure di sicurezza.

Il presente Accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti all'articolo 4 dell'Accordo firmato a Torino tra i Governi italiano e francese il 29 gennaio 2001. 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 addizionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto.

Articolo 2 – Definizioni

Ai fini del presente Accordo, si intende per:

- a) «sezione internazionale», l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari costruiti e da costruire tra Saint-Didier-de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino.

Essa è costituita da tre parti:

- la parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmélian ;
 - la parte comune italo-francese, tra i dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia (di seguito «la parte comune italo-francese»);
 - la parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele al nodo di Torino.
- b) «sezione transfrontaliera»: la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia;
 - c) «CIG», la Commissione intergovernativa italo-francese istituita dall'Accordo del 15 gennaio 1996;
 - d) «Promotore pubblico», organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese al fine di realizzare le missioni specificate nell'articolo 6 del presente Accordo;

- e) «Linea storica del Fréjus», il tratto di linea ferroviaria situato tra le stazioni di Modane e di Bardonecchia, ivi compresa la galleria storica del Fréjus, ad esclusione delle stazioni.

Articolo 3 – Principi generali

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 mirante da una parte ad affidare la responsabilità operativa del progetto al Promotore pubblico e dall'altra, attraverso un controllo del suddetto Promotore pubblico, assicurare la qualità, la tracciabilità, l'imparzialità e la coerenza dell'attività del Promotore pubblico e la performance complessiva dell'operazione e nel rispetto del calendario e dello stanziamento di bilancio assegnato, nonché l'applicazione della sicurezza.

Articolo 4 – Parte comune italo-francese

La parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è costituita, secondo la mappa riportata nell'allegato 1 del presente Accordo (tale allegato è parte integrante del presente Accordo):

- a) in Francia, una sezione di 33 chilometri circa attraverso il massiccio di Belledonne e comprendente i tunnel a due canne di Belledonne e di Glandon;
- b) da un tunnel a due canne di circa 57 chilometri tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa-Bussoleno in Italia, scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese e comprendente tre aree di sicurezza a La Praz, Modane e Clarea;
- c) da una sezione all'aperto di circa 3 chilometri in territorio italiano a Susa;
- d) da un tunnel a due canne di circa 19,5 chilometri, situato sul territorio italiano, tra Susa e Chiusa San Michele;
- e) in Italia ed in Francia dalle opere di raccordo alla linea storica;
- f) nonché da tutte le opere annesse (stazioni, impianti elettrici, ecc.) necessarie all'esercizio ferroviario e da quelle che successivamente le Parti potranno ritenere che debbano essere comprese in detta parte comune italo-francese.

Tali opere saranno realizzate in diverse fasi funzionali.

In una prima fase, oggetto di questo Accordo, sarà realizzata la sezione transfrontaliera, che comprende le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, nonché i raccordi alle linee esistenti secondo la mappa allegata.

In aggiunta, Rete Ferroviaria Italiana (qui di seguito "RFI") realizzerà dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno.

La consistenza delle fasi successive sarà definita dalle Parti nell'ambito di accordi ulteriori.

Articolo 5 – Messa in opera

Il titolo II del presente Accordo definisce le disposizioni relative alla governance del progetto e al diritto applicabile.

Il titolo III precisa alcune disposizioni relative alla conduzione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese.

Il titolo IV definisce le disposizioni relative alle modalità di realizzazione del progetto.

Il titolo V definisce le disposizioni applicabili alla messa in servizio ed esercizio della sezione transfrontaliera.

Il titolo VI definisce le misure di accompagnamento del progetto.

Infine, il titolo VII definisce le disposizioni finali relative all'entrata in vigore e alla revisione del presente Accordo, nonché quelle relative alla risoluzione delle controversie.

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001, un nuovo Protocollo addizionale completerà l'Accordo così modificato per definire le modalità di avvio dei lavori definitivi della sezione comune italo-francese.

Titolo II: Governance del progetto – Diritto applicabile

Articolo 6 – Ruolo del Promotore pubblico

6.1 Il Promotore pubblico è un ente aggiudicatore ai sensi della direttiva 2004/17/CE del 31 marzo 2004, istituito dalle Parti in conformità ai principi definiti dall'articolo 3 del presente Accordo.

Esso è l'unico responsabile della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti, richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera.

Esso assicura la direzione strategica e operativa del progetto ed è responsabile del suo buon fine nei confronti delle Parti e dell'Unione europea.

Esso è altresì competente ad effettuare qualsiasi operazione in grado di facilitare o completare la realizzazione delle missioni sopra elencate.

La sede del Promotore pubblico è fissata a Chambéry (Francia), dove sarà allocata almeno la metà del personale, mentre la Direzione operativa è fissata a Torino (Italia).

6.2. Il Promotore pubblico ha la qualifica di gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera ai sensi della direttiva 2001/14/CE e potrà delegare tutte o alcune delle missioni che gli sono affidate in tale qualità, concludendo accordi con altri gestori di infrastrutture dei due Stati.

Nell'ipotesi in cui il Promotore pubblico decidesse di procedere a tale delega dalla messa in servizio dell'opera, tale decisione dovrebbe essere presa almeno 2 anni prima della messa in servizio.

6.3 Lo statuto e il regolamento interno del Promotore pubblico recepiscono le disposizioni del presente Accordo per consentire la sua attuazione.

Il Promotore pubblico è responsabile, nei confronti delle Parti del presente Accordo, del rispetto delle direttive applicabili al progetto.

6.4 La composizione del Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico è paritaria tra i due Stati. Il Direttore Generale e il Direttore Amministrativo e Finanziario sono nominati dalla Parte italiana. Il Presidente del Consiglio di amministrazione, il Presidente della Commissione dei contratti e il Presidente del Servizio permanente di controllo sono nominati dalla Parte francese. Il direttore generale è assistito da un direttore giuridico che è nominato dalla Parte francese.

E' membro del Consiglio di Amministrazione un rappresentante della Commissione europea, che partecipa alle riunioni senza diritto di voto.

Dei rappresentanti della Regione Rodano-Alpi (Francia) e della Regione Piemonte (Italia) possono assistere, alle condizioni previste dallo statuto del Promotore pubblico, alle riunioni del CdA in qualità di osservatori senza diritto di voto.

Il Direttore Generale viene nominato dalla Parte italiana tra i consiglieri di amministrazione. Allo stesso saranno delegate tutte le responsabilità operative della società ivi comprese: la definizione dell'organigramma societario, delle risorse umane, del bilancio e dell'attività finanziaria.

Tutti gli effettivi saranno scelti esclusivamente sulla base delle competenze dei candidati.

La durata del mandato del Presidente e del Direttore Generale è di 6 anni. Tali mandati sono rinnovabili.

6.5 A prescindere da qualsiasi disposizione contraria, incompatibile o più restrittiva rispetto alla legislazione nazionale applicabile al Promotore pubblico:

- il Promotore pubblico può concludere tutti i tipi di contratto per la realizzazione della sua missione, se sono consentiti dalla direttiva 2004/17/CE e rispettano i principi, gli obiettivi e le disposizioni da essa contemplati;
- per l'aggiudicazione di tali contratti il Promotore pubblico rispetta i principi di libertà di accesso alla commessa pubblica, di parità di trattamento dei candidati e di trasparenza delle procedure e applica tutti i principi menzionati nell'articolo 7.1 del presente Accordo, nonché gli obiettivi e le norme imposti dalla direttiva 89/665/CEE del Consiglio del 21 dicembre 1989 recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative relative all'applicazione delle procedure di ricorso in materia di aggiudicazione di appalti di forniture e di lavori, modificata segnatamente dalla direttiva 2007/66/CE.

Per quanto concerne le condizioni di aggiudicazione e di esecuzione dei contratti relativi ai lavori, alle forniture e ai servizi necessari alla realizzazione delle proprie missioni legate alla progettazione, alla realizzazione e all'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera, il Promotore pubblico è tenuto all'osservanza della Costituzione francese oltre che dei regolamenti e delle direttive comunitarie, con specifico riferimento alla direttiva 2004/17/CE. Sulla base della supremazia della normativa comunitaria si disapplicano le norme di diritto nazionale nei casi in cui quest'ultimo si rilevasse contrario, incompatibile o più restrittivo rispetto alla direttiva indicata. Il Promotore pubblico può mettere in atto le procedure di diritto

nazionale che ritiene adeguate, a condizione che siano strettamente compatibili con il diritto comunitario.

Le direttive comunitarie menzionate dal presente Accordo riguardano anche le direttive successive aventi il medesimo oggetto.

Per quanto riguarda le misure di accompagnamento dei cantieri, il Promotore pubblico applica, per la parte francese la “*Démarche Grand Chantier*” e per la parte italiana la legge della Regione Piemonte “*Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri-Sviluppo-Territorio*”, per quanto compatibili con il presente Accordo.

Articolo 7 – Commissione dei contratti

7.1 È istituita una Commissione dei contratti in seno al Promotore pubblico, per garantire i principi menzionati all’art. 6.5 del presente Accordo e le esigenze di scelta dell’offerta economicamente più vantaggiosa e di rigore finanziario nell’esecuzione dei contratti.

La Commissione dei contratti è competente esclusivamente per i contratti di servizi, lavori e forniture la cui conclusione è obbligatoriamente soggetta a una procedura con pubblicità del bando e indizione di gara, formalizzata in applicazione della direttiva 2004/17/CE.

La Commissione dei contratti si compone di esperti indipendenti riconosciuti per le loro competenze negli aspetti tecnici, giuridici, economici e finanziari dell’aggiudicazione e dell’esecuzione dei suddetti contratti, stipulati dal Promotore pubblico. Tali esperti non possono essere membri del Consiglio di amministrazione.

La Commissione dei contratti è composta di 12 membri, nominati per metà da ogni Parte.

Ogni Parte notifica il nome di ciascun membro della Commissione che intende designare all’altra Parte, che dispone di un termine di quindici giorni per fare conoscere la propria decisione. In assenza di obiezioni entro tale termine, è ritenuto che l’altra Parte abbia approvato la designazione. Un membro può essere ricusato unicamente per giusta causa, motivata per iscritto. In caso di ricusazione, la Parte interessata deve designare un altro candidato, che non può più essere ricusato.

Il Presidente della Commissione dei contratti è nominato dalla Parte francese; egli ha voto preponderante in caso di parità.

Il mandato dei membri della Commissione dei contratti ha una durata di 5 anni ed è rinnovabile.

La Commissione dei contratti delibera validamente solo a condizione che la metà dei membri sia presente o rappresentata.

7.2 Prima dell’avvio di una procedura di aggiudicazione dei contratti, la Commissione dei contratti verifica la sufficiente determinazione dei fabbisogni, il rispetto della direttiva 2004/17/CE, la pertinenza della procedura adottata e dei criteri prescelti per la selezione delle candidature e delle offerte, nonché la pertinenza del fascicolo di consultazione delle aziende.

Su tali questioni la Commissione formula un parere giuridico, tecnico, economico e finanziario, prima della pubblicazione del bando di gara pubblico.

La Commissione riceve un resoconto del contenuto dei fascicoli delle candidature e delle offerte.

La Commissione controlla il contenuto delle negoziazioni, per le quali riceve un resoconto regolare. L'insieme o una parte dei membri della Commissione possono essere associati alle negoziazioni dei contratti o ai dialoghi competitivi che ne precedono l'aggiudicazione.

Ogni membro della Commissione dei contratti, tenuto al rispetto della riservatezza delle offerte e delle procedure di aggiudicazione degli appalti, gode di un diritto di disponibilità dei documenti e di consultazione in loco dei fascicoli delle candidature e delle offerte dei candidati e, più in generale, di tutti i documenti elaborati dal Promotore pubblico dai candidati nell'ambito della procedura.

La Commissione dei contratti controlla la validità dell'eliminazione delle candidature e delle offerte, nonché la pertinenza delle analisi e delle proposte del Promotore pubblico relative alle offerte. Formula il proprio parere preventivamente a ogni decisione relativa alle candidature, alle offerte, al mancato esito, alla dichiarazione senza seguito o, più in generale, all'eventuale interruzione della procedura nonché alla scelta finale dell'aggiudicatario dell'appalto.

7.3 Sarà costituita una Commissione di valutazione che svolgerà un preliminare lavoro istruttorio sulle offerte finali ricevute.

I membri di tale Commissione sono nominati successivamente all'arrivo delle offerte finali da parte dei concorrenti, dal Presidente della Commissione dei contratti, scegliendo tra i componenti della stessa in composizione paritetica tra i due Stati, motivando la scelta sulla base delle specifiche professionalità degli esperti indicati.

Il Presidente della Commissione di valutazione è nominato dal Presidente della Commissione dei contratti; il suo voto è preponderante in caso di parità.

La Commissione sarà composta da 6 membri, che parteciperanno alle deliberazioni e al voto della Commissione dei contratti quando discuterà del parere che deve esprimere sull'aggiudicazione dell'appalto. Alla fine dell'istruttoria che avrà effettuato, la Commissione di valutazione consegna una relazione tecnica alla Commissione dei contratti in seduta plenaria. La Commissione di valutazione formulerà nella suddetta relazione una proposta di parere sull'aggiudicazione dell'appalto, che la Commissione dei contratti dovrà esprimere al Direttore Generale del Promotore pubblico.

7.4 Durante l'esecuzione dei contratti, sarà adita la Commissione dei contratti per eventuali reclami o richieste di modifiche avanzati dai titolari dei contratti conclusi dal Promotore pubblico, per bozze di clausole aggiuntive, bozze di conto generale e definitivo o documento equivalente, e per qualsiasi progetto di transazione con i titolari dei contratti conclusi dal Promotore pubblico. La Commissione dei contratti formula il proprio parere prima di qualsiasi modifica sostanziale dei contratti, prima della firma di eventuali clausole aggiuntive, dell'accettazione totale o parziale di eventuali reclami, della notifica di qualsiasi conto generale e definitivo o di eventuale documento sostitutivo e di eventuali transazioni.

La Commissione è informata immediatamente di eventuali contenziosi contrattuali.

7.5 I pareri formulati dalla Commissione dei contratti e la proposta di parere formulata dalla Commissione di valutazione prevista all'articolo 7.3 del presente Accordo sono motivati sul piano tecnico, giuridico, economico e finanziario. La Commissione dei contratti sarà adita in tempo utile, per permetterle di istruire e formulare pareri motivati. Può esprimere un parere, generale o specifico, sulle condizioni della consultazione.

La Commissione dei contratti formula il proprio parere entro un termine di 90 giorni liberi a decorrere dalla data in cui è stata adita. Questo termine decorre solo a partire dalla trasmissione di tutti i documenti che le permettono di deliberare. Il Presidente della Commissione dei contratti rivolge senza indugio al Direttore Generale qualsiasi richiesta di documenti complementari.

Entro i termini summenzionati, in funzione dell'importanza e della portata del contratto sottoposto al suo esame, la Commissione dei contratti può decidere di non formulare un parere. Il Presidente della Commissione dei contratti comunica l'intenzione della Commissione al Direttore Generale. In questa ipotesi, la procedura segue il suo corso, nel rispetto delle competenze attribuite rispettivamente al Direttore Generale e al Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico.

In caso di parere favorevole alla proposta del Direttore Generale, la procedura segue il suo corso in conformità di quanto esposto nel parere e nel rispetto delle competenze attribuite rispettivamente al Direttore Generale e al Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico.

In caso di parere negativo alla proposta del Direttore Generale o se la Commissione dei contratti non è stata in grado di formulare il proprio parere entro i termini previsti al secondo capoverso del presente articolo, il Direttore Generale può portare avanti la procedura solo chiedendo obbligatoriamente l'approvazione del Consiglio di amministrazione che delibera a maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte. Se il Direttore Generale fa la scelta di agire conformemente al parere negativo della Commissione dei contratti, presenta al Consiglio un nuovo progetto che tenga conto delle motivazioni di tale parere negativo.

Le Parti del presente Accordo, il Direttore Generale e i membri del Consiglio di amministrazione diventano immediatamente destinatari di qualsiasi parere formulato dalla Commissione dei contratti.

7.6 Il Promotore pubblico provvede affinché la Commissione dei contratti disponga in permanenza dei mezzi materiali e finanziari sufficienti a permetterle il corretto funzionamento. A tal fine, il Presidente della Commissione propone un budget annuale al Consiglio di amministrazione; tale budget può essere respinto solo con una maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte.

Nel rispetto del suo budget, la Commissione dei contratti può fare appello agli esperti di sua scelta per la realizzazione di studi specifici e, più in generale, per assisterla nell'elaborazione dei pareri che deve formulare.

Il Presidente della Commissione dei contratti è il solo a potere disporre dei mezzi assegnati alla Commissione per permetterle di compiere la sua missione. L'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti conclusi a tal fine sono assicurate dal Presidente della Commissione dei contratti a nome del Promotore pubblico, ai sensi della direttiva 2004/17/CE. I contratti sono firmati dal Presidente della Commissione nel rispetto delle soglie di competenza del Consiglio di amministrazione, che può rifiutarsi di autorizzare la firma del contratto solo con una maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte. I contratti firmati sono trasmessi immediatamente al Servizio permanente di controllo.

Il Presidente della Commissione dei contratti rende conto, periodicamente, dell'uso dei mezzi della Commissione dei contratti al Consiglio di amministrazione, Direttore Generale, al Servizio permanente di controllo e alle altre autorità di controllo del Promotore pubblico.

7.7 Le modalità pratiche di funzionamento della Commissione dei contratti sono previste, conformemente alle disposizioni del presente articolo, dallo statuto e dal regolamento interno del Promotore pubblico.

Articolo 8 – Servizio permanente di controllo

8.1 Oltre alle autorità di controllo istituite dalla legislazione nazionale applicabile al Promotore pubblico, si istituisce un Servizio permanente di controllo.

Il Servizio permanente di controllo provvede al rispetto del corretto impiego dei fondi pubblici, all'efficienza economica, finanziaria e tecnica del Promotore pubblico, alla corretta esecuzione del progetto e, a livello più generale, al buon funzionamento del Promotore pubblico, nel rispetto del suo statuto, del suo regolamento interno e delle disposizioni del presente Accordo.

Il Servizio permanente di controllo si compone di esperti nei settori interessati dall'attività del Promotore pubblico.

Il Servizio permanente di controllo è composto da 12 membri nominati da ciascuna Parte a metà. Ogni Parte notifica il nome di ciascun membro del Servizio che intende designare all'altra Parte, che dispone di un termine di quindici giorni per fare conoscere la propria decisione. In assenza di obiezioni entro tale termine, è ritenuto che l'altra Parte abbia approvato la designazione. La riconsiderazione di un membro deve essere giustificata e motivata per iscritto. In caso di riconsiderazione, la Parte interessata deve designare un altro candidato, che non può più essere riconsiderato.

Il Presidente del Servizio permanente di controllo è nominato dalla Parte francese; ha voto preponderante in caso di parità.

Il mandato dei membri del Servizio permanente di controllo ha una durata di 5 anni ed è rinnovabile.

Il Servizio permanente di controllo delibera validamente sull'adozione dei rapporti e note di avvertimento solo a condizione che la metà dei membri sia presente o rappresentata.

Le persone che ricoprono o hanno ricoperto la posizione di membro del Consiglio di amministrazione o di membro della Commissione dei contratti del Promotore pubblico che esercitano o hanno esercitato funzioni direttive all'interno del Promotore pubblico non possono essere membri del Servizio permanente di controllo.

8.2 Il Servizio permanente di controllo presenta relazioni e note di avvertimento su tutti gli aspetti dell'esecuzione del progetto da parte del Promotore pubblico. Gode dei più ampi poteri investigativi di disponibilità dei documenti e di consultazione in loco. Se del caso, formula raccomandazioni motivate per migliorare l'efficacia del Promotore pubblico.

Il Servizio permanente di controllo può essere adito dal Consiglio di amministrazione, anche su richiesta del rappresentante della Commissione europea che assiste alle sue riunioni, da una delle Parti firmatarie, dal Direttore Generale o dal Presidente della Commissione dei contratti. Può altresì decidere di occuparsi di eventuali questioni che ritiene utili per l'esercizio della propria missione.

Le relazioni e le note di avvertimento del Servizio permanente di controllo sono trasmesse immediatamente all'autorità che lo ha investito della questione e alle Parti firmatarie del presente Accordo.

8.3 Il Servizio permanente di controllo è collocato presso il Promotore pubblico che, sotto il controllo delle Parti, fa sì che il Servizio disponga costantemente dei mezzi materiali e finanziari sufficienti a permetterne il corretto funzionamento. A tal fine, il Presidente del Servizio permanente di controllo propone un budget annuale al Consiglio di amministrazione; tale budget può essere respinto solo con una maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte.

Nel rispetto del suo budget, il Servizio permanente di controllo può fare appello agli esperti di sua scelta per la realizzazione di studi specifici e, più in generale, per assisterlo nella sua missione e nell'elaborazione delle relazioni che deve presentare. Il Presidente del Servizio permanente di controllo è il solo a potere disporre dei mezzi destinati al Servizio per permettergli di compiere la sua missione. L'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti conclusi a tal fine sono assicurate dal Presidente del Servizio permanente di controllo a nome del Promotore pubblico, ai sensi della direttiva 2004/17/CE. I contratti sono firmati dal Presidente del Servizio permanente di controllo nel rispetto delle soglie di competenza del Consiglio di amministrazione, che può rifiutarsi di autorizzare la firma di un contratto solo con una maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte.

I contratti firmati sono trasmessi immediatamente alla Commissione dei contratti.

Il Presidente del Servizio permanente di controllo rende conto periodicamente dell'uso dei mezzi del Servizio alle Parti, al Consiglio di amministrazione e al Direttore Generale, nonché alle altre autorità di controllo del Promotore pubblico.

8.4 Le modalità pratiche di funzionamento del Servizio permanente di controllo sono previste, conformemente alle disposizioni del presente articolo, dallo statuto e dal regolamento interno del Promotore pubblico.

Articolo 9 – Commissione intergovernativa, Comitati di sicurezza (tecnica e ASAT), Organismi di controllo e regolamentazione

9.1 Commissione intergovernativa

9.1.1 La Commissione intergovernativa è composta da due delegazioni nominate rispettivamente da ciascuna delle Parti. Ogni delegazione è composta da un massimo di sette rappresentanti.

La delegazione francese è composta da rappresentanti dei Ministri incaricati degli Affari Esteri, dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze, del Bilancio e dell'Interno.

La delegazione italiana è composta da rappresentanti dei Ministri incaricati degli Affari Esteri, dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze e dell'Interno.

E' membro della Commissione intergovernativa un rappresentante della Commissione europea, che partecipa alle riunioni senza diritto di voto.

I Capi di ognuna delle delegazioni presiedono alternativamente la Commissione per la durata di un anno.

9.1.2 Per la fase di studi, ricognizioni e lavori preliminari menzionati all'articolo 5 dell'Accordo del 29 gennaio 2001 e fino al suo completamento, le competenze della Commissione intergovernativa relative a tale fase, descritte all'articolo 9 di questo stesso Accordo, restano in vigore.

9.1.3 Per la realizzazione dei lavori della sezione transfrontaliera vengono attribuite alla Commissione intergovernativa le seguenti competenze :

- a) esprimere pareri e raccomandazioni nei riguardi delle Parti, in particolare sullo svolgimento e sull'avanzamento dell'operazione e sulla gestione della sezione transfrontaliera e della linea storica del Fréjus; la Commissione intergovernativa viene, a tal riguardo, regolarmente informata dal Promotore pubblico per poter effettuare il monitoraggio della sua attività;
- b) seguire per conto delle Parti tutte le questioni specifiche riguardanti la sezione transfrontaliera e la linea storica del Fréjus, in particolare ai fini di un miglior coordinamento degli operatori;
- c) elaborare la bozza di Protocollo addizionale previsto dall'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001;
- d) informare gli enti territoriali francesi e italiani interessati dell'avanzamento degli studi e lavori, considerando che le Regioni Piemonte e Rodano-Alpi sono associate ai lavori della Commissione intergovernativa;
- e) occuparsi, nell'ambito delle competenze del Promotore pubblico risultanti dal presente Accordo, dell'adeguato coordinamento delle procedure nazionali di concertazione e di consultazione che le autorità responsabili sono incaricate di condurre, conformemente al rispettivo ordinamento giuridico di ciascuna delle Parti e fornire tutte le informazioni necessarie per il loro svolgimento;

- f) coordinare e convalidare le norme particolari applicabili alla sezione transfrontaliera e alla linea storica del Fréjus, in particolare nel campo dell'esercizio ferroviario, della sicurezza e della sicurezza antiterrorismo-antisabotaggio da applicare in fase di progettazione, di realizzazione e di esercizio;
- g) verificare il buon coordinamento dei lavori delle Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria, in particolare per quanto riguarda la consegna da parte delle Autorità delle autorizzazioni per la sicurezza, dei certificati di sicurezza parte B e delle autorizzazioni per l'utilizzo della nuova opera e della linea storica del Fréjus;
- h) convalidare, prima della loro messa in opera, i piani d'intervento e di soccorso, il piano di soccorso binazionale e i programmi di esercitazioni di sicurezza o di soccorso proposti sulla sezione transfrontaliera o sulla linea storica del Fréjus;
- i) favorire il coordinamento tra i servizi di polizia e di dogana dei due Stati.

9.1.4 Per eseguire i compiti ad essa attribuiti dal presente Accordo, la Commissione intergovernativa:

- a) stabilisce il proprio regolamento interno e lo approva;
- b) dispone di due Segretariati nazionali;
- c) crea un Comitato di sicurezza che l'assista nelle decisioni che propone alle Parti relativamente alla sicurezza tecnica dell'opera, in fase di progettazione, realizzazione e gestione;
- d) crea un comitato di sicurezza antisabotaggio/antiterrorismo (ASAT) che l'assiste nelle decisioni che essa propone alle Parti relative alle questioni legate alla sicurezza ASAT;
- e) si avvale della collaborazione delle Amministrazioni di ciascuna Parte;
- f) consulta gli esercenti della rete ferroviaria nazionale di ognuno dei due Stati sui risultati degli studi, sulle conclusioni che ne trae e sulle sue proposte, nell'ambito di un Comitato degli esercenti ferroviari nazionali istituito ad hoc;
- g) è regolarmente informata delle decisioni prese dal Promotore pubblico.

9.1.5 Ciascuna delle Parti si fa carico delle spese di funzionamento della propria delegazione in seno alla Commissione intergovernativa. Il controllo delle spese effettuate da ogni delegazione è assicurato seguendo le regole di gestione della Parte interessata. Questa disposizione entrerà in vigore il 1 gennaio dell'anno successivo all'entrata in vigore del presente Accordo.

9.2 Comitato di Sicurezza tecnica

9.2.1 La Commissione intergovernativa istituisce nel proprio ambito un Comitato di sicurezza tecnica composto da esperti di ciascuna delle Parti nei settori:

- a) della sicurezza delle infrastrutture e della circolazione in campo ferroviario;
- b) della sicurezza civile e dei soccorsi.

Le autorità nazionali di sicurezza ferroviaria dei due Stati sono rappresentate nel Comitato di sicurezza tecnica.

Il suddetto Comitato è consultivo. Può essere consultato dalla Commissione intergovernativa per qualsiasi questione inerente ai suoi ambiti di competenza.

9.2.2 Il Comitato ha in particolare le seguenti missioni:

- a) esprimere pareri o proposte alla CIG, di propria iniziativa o dietro richiesta di quest'ultima;
- b) vigilare sulla conformità delle norme e dei dispositivi di sicurezza del collegamento ferroviario, nel rispetto delle norme nazionali ed europee;
- c) essere l'interlocutore del Promotore pubblico, del Servizio permanente di controllo, della Commissione dei contratti e, se del caso, degli operatori interessati per l'insieme delle questioni relative alla sicurezza;
- d) effettuare il lavoro istruttorio relativamente all'insieme dei documenti relativi alla sicurezza per la CIG, e acquisire l'esperienza dai casi di guasti e di incidenti;
- e) trasmettere le istruzioni della CIG, accertarsi della loro messa in opera, ottenere qualsiasi informazione o documento utile, realizzare su richiesta della CIG i controlli e le verifiche corrispondenti, predisporre l'ispezione dei lavori;
- f) proporre la politica e il tema delle esercitazioni e di sottoporre alla CIG le conclusioni derivanti delle esperienze acquisite.

Per portare a buon fine le sue missioni, il Comitato di sicurezza tecnica può ricorrere alla collaborazione delle Amministrazioni di ciascuna Parte, senza oneri aggiuntivi.

9.3 Comitato di sicurezza ASAT

9.3.1 La Commissione intergovernativa istituisce nel proprio ambito un Comitato di sicurezza antisabotaggio - antiterrorismo composto di esperti di ciascuna delle Parti in quel settore.

Il suddetto Comitato è consultivo. Può essere consultato dalla Commissione intergovernativa per qualsiasi questione inerente ai suoi ambiti di competenza.

9.3.2 Il Comitato ha come compiti in particolare:

- a) di emettere pareri o proposte alla CIG, di sua iniziativa o a richiesta della CIG;
- b) di essere l'interlocutore del Promotore pubblico, del Servizio permanente di controllo, della Commissione dei contratti e, se necessario, degli operatori interessati per le questioni afferenti la sicurezza ASAT;
- c) di istruire per la CIG tutti i documenti relativi alla sicurezza ASAT;
- d) di trasmettere le istruzioni della CIG, di assicurarsi della loro attuazione, di ottenere ogni informazione o documento utile, di realizzare su richiesta della CIG i controlli e le ispezioni corrispondenti, di organizzare l'ispezione dei lavori.

Per i suoi compiti il Comitato di sicurezza ASAT può ricorrere alla collaborazione delle Direzioni competenti in materia di sicurezza in seno alle Amministrazioni di ciascuna Parte senza oneri finanziari aggiuntivi.

9.4 Organismi di controllo e di regolamentazione

9.4.1 Senza pregiudizio dell'articolo 25 del presente Accordo le normative italiana e francese relative alla regolazione ferroviaria e all'accesso alla rete sono applicabili rispettivamente sulla parte italiana e sulla parte francese della sezione transfrontaliera.

9.4.2 Le legislazioni nazionali possono prevedere la formulazione di pareri da parte degli organismi di controllo nazionale creati in applicazione dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE. Allorquando riguardano la sezione transfrontaliera o la linea storica del Fréjus, i pareri degli organismi di controllo nazionali possono riferirsi all'insieme della sezione interessata e non unicamente alla parte situata sul proprio territorio nazionale. I pareri di ogni organismo di controllo sono elaborati in concertazione stretta con l'organismo dell'altro Stato. Tali pareri non hanno carattere vincolante.

9.4.3 Nel caso in cui non siano riconducibili ad un unico territorio nazionale, i ricorsi a titolo dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE che riguardano la sezione transfrontaliera o la linea storica del Fréjus, vengono presentati di fronte all'organo di controllo francese incaricato di istruirli. Questo organismo di controllo deve ricevere il parere conforme dell'organismo di controllo italiano prima di rendere le proprie decisioni.

Nel caso dovesse emergere durante l'istruttoria che i due organismi di controllo non riescono a trovare un accordo, essi costituiscono immediatamente un comitato di conciliazione. Questo comitato è composto di due membri di ogni organismo di controllo. Il suo Presidente ha voto preponderante in caso di parità. La presidenza è esercitata alternativamente con cadenza annuale dalla Francia e dall'Italia. Questo comitato deve rendere il proprio parere entro un mese, periodo durante il quale il termine dell'istruttoria del ricorso viene sospeso. L'organismo di controllo francese deve prendere la sua decisione conformemente al parere di questo comitato.

9.4.4 Qualsiasi ricorso contro una decisione dell'organismo di controllo italiano o francese è presentato dinanzi alla giurisdizione competente dello Stato dell'organismo di controllo interessato.

9.4.5 Senza pregiudizio delle disposizioni 9.4.3. e 9.4.4. del presente articolo, gli organismi di controllo francese e italiano si concertano al fine di stabilire una condotta comune per ogni questione riguardante la sezione transfrontaliera o la linea storica del Fréjus ed in particolare preventivamente a qualsiasi decisione.

Articolo 10 – Diritto applicabile

10.1 Tenuto conto dell'unità fisica e funzionale della sezione transfrontaliera:

- a) l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti relativi a lavori, servizi e forniture conclusi dal Promotore pubblico per l'esecuzione della propria missione, fatte salve le disposizioni dell'articolo 6.5 del presente Accordo, sono disciplinate dal diritto pubblico francese e, fatte salve le disposizioni di cui al punto b) sotto indicato, i contenziosi relativi sono di competenza della giurisdizione amministrativa francese. Tuttavia l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti, senza legame diretto con la progettazione, realizzazione ed esercizio delle opere della sezione transfrontaliera e che debbono essere eseguiti unicamente sul territorio italiano, sono sottoposte al diritto italiano e le sentenze afferenti sono di competenza delle giurisdizioni italiane;
- b) i contratti stipulati dal Promotore pubblico riguardanti direttamente la costruzione, l'installazione degli impianti e l'esercizio delle opere della sezione transfrontaliera

dovranno stabilire che, salvo decisione contraria del Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico presa a maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte, le controversie relative alla loro esecuzione e interpretazione sono di competenza del Tribunale arbitrale di cui all'articolo 27 del presente Accordo, il quale applica il diritto pubblico francese, fatte salve le stipulazioni dell'articolo 6.5 del presente Accordo;

- c) l'adempimento delle procedure di autorizzazione, segnatamente in materia di ambiente, urbanistica e assetto fondiario necessarie per la realizzazione della sezione transfrontaliera è disciplinato dal diritto francese per la parte dell'opera situata sul territorio francese e dal diritto italiano per la parte dell'opera situata sul territorio italiano;
- d) fatte salve le stipulazioni dell'articolo 10.2, il diritto applicabile per i danni causati a chiunque, a motivo della costruzione, l'esistenza, la manutenzione, l'esercizio, la sicurezza e la sicurezza ASAT delle opere della sezione transfrontaliera è quello dello Stato francese.

10.2 Tenuto conto delle caratteristiche citate della sezione transfrontaliera, senza pregiudizio delle disposizioni della Direttiva 96/71/CE, sono applicate le norme seguenti in materia di condizioni di lavoro e di occupazione:

- a) Conformemente al diritto comune, il diritto applicabile alle condizioni di lavoro e di occupazione del personale sulla sezione transfrontaliera è il diritto territorialmente applicabile.
- b) Fanno eccezione alle disposizioni del precedente comma:
 - i) I lavori di opere civili realizzati nel corso dello scavo del tunnel a partire dai punti di attacco situati su ambo i lati della frontiera sono ritenuti eseguiti interamente sul territorio dello Stato a partire dal quale sono stati avviati fino al punto di giunzione con i lavori realizzati a partire dall'altro Stato,
 - ii) L'esecuzione degli appalti aventi per oggetto l'installazione delle attrezzature dell'opera prima della sua messa in servizio è disciplinata dal diritto francese.
- c) Per l'applicazione delle eccezioni previste ai punti i) e ii) del comma precedente, i funzionari del corpo degli ispettori del lavoro territorialmente competenti dei due Stati possono effettuare, ove necessario, delle missioni ispettive e investigative sull'insieme della sezione transfrontaliera per constatare il rispetto del diritto applicabile. Le missioni sono congiunte quando i servizi di uno Stato intervengono sul territorio dell'altro Stato. Ciascun ispettorato applica le proprie norme di procedura.

Le infrazioni constatate conformemente alle disposizioni del precedente comma sono perseguite e giudicate dalle autorità competenti dello Stato il cui diritto del lavoro è applicabile, conformemente alla legislazione di quest'ultimo.

- d) Il Promotore pubblico è tenuto a prevedere tra gli elementi costitutivi dell'appalto come minimo le norme specifiche in materia di salute e sicurezza sul lavoro, quali risultano dagli studi effettuati in previsione del cantiere di costruzione della sezione transfrontaliera da parte dei servizi di ispezione del lavoro italiani e francesi,

accompagnate da penalità finanziarie in caso di mancato rispetto da parte delle imprese fornitrici.

I servizi italiani e francesi dell'ispettorato del lavoro informano il Promotore pubblico di qualsiasi constatazione di inadempimento di tali norme comuni, affinché possa adottare ogni misura necessaria per fare cessare tali inadempimenti e, se del caso, sanzionare le imprese responsabili.

Le autorità italiane e francesi competenti conducono azioni di cooperazione per vigilare sul rispetto dei principi sanciti nei precedenti commi.

10.3 Il Promotore pubblico è soggetto alla legislazione e alle disposizioni fiscali applicabili in Francia.

Articolo 11 – Proprietà delle opere

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.

All'estinzione del Promotore pubblico, le opere di sua proprietà diventano di proprietà dello Stato sul cui territorio sono situate. Un accordo tra le Parti disciplina le conseguenze di questa scomparsa.

Articolo 12 – Ricapitalizzazione

Nonostante le disposizioni del diritto francese applicabili al Promotore pubblico, nell'ipotesi in cui il Promotore pubblico fosse dotato di un capitale sociale, tale capitale sociale non potrà essere modificato senza l'accordo delle Parti o del Promotore pubblico.

Articolo 13 – Futuro di LTF

Il Promotore pubblico potrà ricevere entro i 12 mesi a decorrere dalla sua costituzione, secondo tutte le modalità giuridiche appropriate, se del caso a titolo gratuito, la totalità o una parte dei diritti e obblighi di LTF SAS. A partire da questo trasferimento, si sostituisce a LTF SAS nell'esercizio delle missioni che corrispondono a questi diritti ed obblighi. Tale trasferimento, che porti o meno all'estinzione della persona giuridica di LTF SAS, non dà luogo alla riscossione di nessuna imposta, diritto o tassa di qualunque natura. Inoltre, in qualsiasi materia fiscale, il Promotore pubblico, se gli viene trasferita la totalità o una parte del patrimonio di LTF SAS, è considerato come il continuatore della personalità di LTF SAS, i cui diritti e vantaggi fiscali anteriormente acquisiti non potranno, per effetto del suddetto trasferimento, essere rimessi in discussione.

Titolo III: Conduzione di studi, ricognizioni e lavori preliminari

Articolo 14 – Oggetto e durata

Il presente titolo ha lo scopo di definire le modalità di finanziamento tra le Parti delle prestazioni relative agli studi, alle ricognizioni e ai lavori preliminari realizzati per la

conduzione del progetto, quali definiti al punto b) dell'articolo 5 dell'Accordo del 29 gennaio 2001 fino alla promulgazione del Protocollo addizionale, previsto all'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001.

Articolo 15 – Finanziamento

In accordo con le disposizioni del comma a) dell'art.10 dell'Accordo del 29 gennaio 2001, ovvero che “gli studi generali della sezione internazionale del progetto Torino-Lione, nonché il progetto ed i lavori della parte italo-francese di tale collegamento iscritti nel programma della prima fase, sono finanziati in parti uguali dai due Paesi”.

Tuttavia in via del tutto eccezionale i sovracosti derivanti dal cambiamento del tracciato in Italia rispetto all'originario progetto “Sinistra Dora” saranno sostenuti totalmente dalla Parte italiana, che beneficerà della globalità del relativo finanziamento europeo, segnatamente per coprire:

- a) i costi per la revisione del progetto preliminare e definitivo dell'opera;
- b) i costi per la realizzazione del cunicolo geognostico de La Maddalena, valutati sulla base del progetto definitivo approvato dal CIPE il 18 novembre 2010;
- c) i costi per la realizzazione dei sondaggi in Italia, valutati sulla base del Piano dei sondaggi approvato dalla Commissione intergovernativa.

Per la quantificazione dei suddetti sovracosti a carico esclusivo dell'Italia, le Parti convengono di riferirsi al bilancio predisposto da LTF SAS ed approvato dalla Commissione intergovernativa nel dicembre 2010.

Titolo IV: Modalità di realizzazione del progetto oltre gli studi, le indagini ed i lavori preliminari

Articolo 16 – Principi

Il presente titolo ha lo scopo di precisare le modalità di finanziamento tra le Parti delle prestazioni realizzate durante la realizzazione delle opere definitive della parte comune italo-francese.

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, dell'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.

Per la prima fase, riguardante la realizzazione della sezione transfrontaliera, le modalità di finanziamento vengono precisate all'articolo 18 del presente Accordo.

Per le fasi successive, ogni Parte finanzia, con l'aiuto dell'Unione europea, le infrastrutture situate sul proprio territorio.

Articolo 17 – Principi per il montaggio giuridico, economico e finanziario

Il montaggio giuridico, economico e finanziario del progetto si ispira ai principi enunciati dall'allegato 2 del presente Accordo che è parte integrante di quest'ultimo.

Articolo 18 – Finanziamento del Promotore pubblico e della realizzazione della sezione transfrontaliera

Sottratto il contributo dell'Unione europea e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese.

Fanno eccezione le acquisizioni fondiarie, le interferenze di reti e le misure di accompagnamento, che sono a carico di ciascuna delle Parti in funzione del territorio sul quale si trovano.

Nel limite della stima dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno realizzata da LTF nel suo studio di fasaggio della parte comune italo-francese, cioè 81 M €, il finanziamento di tali lavori sarà assicurato nell'ambito complessivo del finanziamento della prima fase. Gli eventuali sovracosti saranno totalmente a carico della Parte italiana.

Articolo 19 – Disposizioni demaniali e fondiarie

Ciascuno 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.

Titolo V: Messa in servizio ed esercizio della sezione transfrontaliera

Articolo 20 – Oggetto

Il presente titolo ha lo scopo di indicare i principi relativi alla gestione della sezione transfrontaliera e al coordinamento dei soggetti interessati a seguito della sua messa in servizio.

Articolo 21 – Sicurezza, organizzazione dei soccorsi e circostanze eccezionali

21.1 Autorità competenti per la sicurezza ferroviaria

Le Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria sono competenti sul loro territorio nazionale.

Sotto il controllo della Commissione intergovernativa previsto all'articolo 9.1.3, g), del presente Accordo, esse coordinano l'esercizio delle loro missioni relative alla sezione transfrontaliera e alla linea storica del Fréjus. Tengono costantemente informata la Commissione intergovernativa delle loro decisioni relative a queste opere e le trasmettono ogni informazione che le riguarda.

Le richieste di autorizzazione di sicurezza per la sezione transfrontaliera o per la linea storica del Fréjus sono rivolte alle due Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria, che si coordinano ed esprimono una decisione congiunta.

Le richieste di certificato di sicurezza parte B ai sensi della lettera b) del punto 2 dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE e dell'autorizzazione per il materiale rotabile per la sezione transfrontaliera o per la linea storica del Fréjus sono rivolte alle due Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria, che si coordinano ed esprimono una decisione congiunta.

Le autorità nazionali di sicurezza ferroviaria si sforzano di avvicinare i loro punti di vista quando devono rendere una decisione congiunta. Tale decisione è motivata. Ciascuna delle autorità nazionali di sicurezza ferroviaria precisa particolarmente le ragioni per le quali, in considerazione delle caratteristiche della rete sul suo territorio, le domande presentate vengono accettate o respinte.

21.2 Piani di intervento e di sicurezza dei gestori delle infrastrutture

I gestori delle infrastrutture definiscono, ciascuno di loro per la sezione che li riguarda, le procedure relative alla prevenzione e ai piani di intervento e di sicurezza in caso di guasto o di incidente, che devono essere conformi al piano di soccorso binazionale di cui all'articolo 21.3 del presente Accordo e devono essere convalidati dalla Commissione intergovernativa, previo parere del Comitato di sicurezza

Le procedure di prevenzione e i piani di intervento e di sicurezza sono trasmessi alle Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria competenti.

21.3 Organizzazione dei soccorsi esterni

I Prefetti italiano e francese competenti dal punto di vista territoriale stabiliscono un piano di soccorso binazionale, che definisce l'organizzazione dei soccorsi sulla sezione transfrontaliera. Il piano e le sue modifiche successive sono convalidate dalla Commissione intergovernativa, previo parere del Comitato di sicurezza.

I soccorsi in caso di incidente o di catastrofe sulla sezione transfrontaliera sono organizzati dalle Autorità incaricate della sicurezza civile, prendendo in considerazione prioritariamente l'evacuazione delle persone, l'accessibilità al luogo dell'incidente e la rapidità dell'intervento dei servizi di soccorso, qualunque sia lo Stato sul cui territorio si è verificato l'incidente. A tal fine, le Parti decidono di autorizzare le squadre di soccorso dell'altro Stato ad attraversare la frontiera, se richiesto dall'emergenza, al di fuori dei punti di attraversamento autorizzati.

Il comando e la direzione delle operazioni di soccorso sono garantiti dalle Autorità nazionali competenti, a seconda dell'ubicazione del sinistro. In caso di incertezza circa il lato della frontiera interessato, i servizi di soccorso di ogni Stato si impegnano in un primo tempo come se l'evento fosse accaduto sul proprio territorio rispettivo, per assicurare un tempestivo soccorso ottimale. Dal momento in cui la localizzazione esatta dell'evento è nota, il comando spetta alle autorità nazionali territorialmente competenti. Se l'evento si situa esattamente al punto di frontiera, il comando è assicurato conformemente alle indicazioni del piano di soccorso binazionale in vigore al momento dell'evento.

21.4 In tutti i casi di circostanze eccezionali quali catastrofi naturali o civili, atti di terrorismo, conflitti armati o minacce di tali situazioni, assembramenti pericolosi agli accessi diretti alle opere, ogni Parte, dopo consultazione dell'altra, salvo impossibilità, può intraprendere delle misure in deroga alle obbligazioni imputategli dal presente Accordo, ed in particolare può decidere per il tempo strettamente necessario la chiusura o la limitazione del traffico in tutta o una parte dell'opera.

L'introduzione di tali misure non comporta alcun diritto a favore del Promotore pubblico o dell'altra Parte.

Articolo 22 – Cooperazione tra gli Stati, polizia e controlli di frontiera

22.1 Le modalità di cooperazione tra i servizi competenti dei due Stati in caso in cui tale cooperazione sia necessaria per l'esecuzione del presente Accordo saranno oggetto di uno o più protocolli addizionali.

22.2 Tale o tali protocolli determineranno in particolare:

- a) le norme e le modalità di controllo relativi al diritto del lavoro, all'impiego di personale, così come alla salute ed alla sicurezza dei lavoratori sulla sezione transfrontaliera;
- b) le modalità di controllo di sicurezza, di polizia e di dogana;
- c) le modalità di constatazione delle infrazioni, d'interpello e di arresto sul territorio di ogni Stato situato da una parte e dall'altra della sezione transfrontaliera eseguiti dagli agenti dei due Stati, anche a bordo dei treni.

I controlli sono organizzati in maniera da conciliare, per quanto possibile, la fluidità e la celerità del traffico con l'efficacia di tali controlli.

Ogni Parte è responsabile del pagamento o della riscossione dei costi relativi ai controlli di competenza.

Titolo VI: Misure di accompagnamento del progetto

Articolo 23 – Principi relativi alle misure di trasferimento modale adottati

23.1 Le Parti conducono congiuntamente una politica tesa a favorire il trasferimento modale del trasporto dalla strada alla ferrovia nelle Alpi, al fine di preservare l'ambiente di questa regione, conformemente agli obiettivi della Convenzione alpina.

23.2 Conformemente all'allegato 3 del presente Accordo che è parte integrante di quest'ultimo, la suddetta politica di trasferimento modale riguarderà da un lato il migliore utilizzo della rete ferroviaria esistente, in particolare della linea storica del Fréjus, e dall'altro lato la regolazione della circolazione delle merci su strada, utilizzando gli strumenti tariffari o normativi appropriati, nel rispetto della legislazione europea, subordinatamente alla disponibilità di adeguata capacità ferroviaria.

23.3 Le Parti ricercheranno insieme agli altri Stati alpini e alla Commissione europea un accordo su dei principi e un calendario progressivo per la messa in opera di meccanismi coordinati di regolazione e di riduzione dei flussi stradali transalpini in concomitanza con la messa in servizio dei progetti ferroviari che porteranno a un rilevante aumento della capacità di tale modalità.

Articolo 24 – Modifica della Convenzione del 29 gennaio 1951

Nel termine di due anni dopo la sottoscrizione del presente Accordo, le Parti si impegnano ad apportare le modifiche utili alla Convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e di Ventimiglia e alle sezioni ferroviarie comprese tra tali stazioni e le frontiere dell'Italia e della Francia, al fine in particolare di stabilire le misure d'accompagnamento necessarie a garantire lo sviluppo del traffico merci sul corridoio Torino-Lione e soprattutto a trasferire al Promotore pubblico il ruolo di gestore d'infrastruttura della linea storica del Fréjus.

Questa modifica porterà alla creazione di un Comitato di sicurezza, anche per il tunnel storico.

Articolo 25 - Tariffazione

Il Promotore pubblico fissa i canoni d'utilizzo della sezione transfrontaliera della nuova linea e della linea storica tra le interconnessioni con la nuova linea, in conformità con i principi di tariffazione della direttiva 2001/14/CE ed in particolare l'articolo 8.2.

Titolo VII: Disposizioni finali

Articolo 26 – Emendamenti

Il presente Accordo può essere emendato mediante accordo tra le Parti, in particolare ai fini di prevedere la realizzazione di prestazioni supplementari minori, che si rivelino complementari e di cui le Parti constatino l'utilità e ne auspicchino la realizzazione. Le condizioni di entrata in vigore di tali emendamenti saranno stabilite da ogni accordo.

Articolo 27 – Risoluzione delle controversie, tribunale arbitrale

27.1 Un tribunale arbitrale è costituito per risolvere:

- a) le controversie tra le Parti, o tra il Promotore pubblico e una delle Parti, derivanti dall'interpretazione e dall'applicazione del presente Accordo, che non siano state risolte per via negoziale entro tre mesi dall'insorgere della controversia;

- b) le controversie tra il Promotore pubblico e i titolari dei contratti relativi alla costruzione e all'esercizio delle opere della sezione transfrontaliera, conformemente al paragrafo b) dell'articolo 10.1 del presente Accordo.

27.2 Il Tribunale arbitrale sarà composto per ogni vertenza nel modo seguente:

27.2.1 Per le controversie tra le Parti o tra il Promotore pubblico e una delle Parti:

- a) Ciascuna delle parti della controversia nomina un arbitro entro due mesi dalla richiesta di arbitrato;
- b) I due arbitri, entro due mesi dalla nomina del secondo arbitro, designano di comune accordo un terzo arbitro, cittadino di uno Stato terzo, per presiedere il tribunale arbitrale;
- c) Qualora una delle due nomine non sia effettuata entro i termini qui indicati, una parte può, in assenza di qualsiasi altro accordo, chiedere al Presidente della Corte di giustizia dell'Unione europea di procedere alla nomina necessaria;
- d) Qualora il Presidente della Corte di giustizia dell'Unione europea sia cittadino di uno dei due Stati, o, se, per qualsiasi altra ragione, sia impossibilitato, le nomine sono richieste ai Presidenti di Camera della suddetta Corte, in ordine di anzianità;
- e) Se questi ultimi sono cittadini di uno dei due Stati o sono ugualmente impossibilitati, le nomine sono effettuate dal giudice più anziano della Corte che non è cittadino di nessuno dei due Stati e che non ha nessun altro impedimento.

27.2.2 Per le controversie tra il Promotore pubblico e i suoi cocontraenti:

- a) Ogni cocontraente parte della controversia ha il diritto di nominare un arbitro entro due mesi dalla domanda di arbitrato. Il Promotore pubblico nomina tanti arbitri quanti sono quelli nominati dal o dai cocontraenti parti della controversia;
- b) Gli arbitri così nominati designano un arbitro supplementare, che presiede il tribunale arbitrale. In assenza di accordo tra di loro entro due mesi dalla nomina dell'ultimo arbitro, il Presidente è nominato dal Presidente della Corte di giustizia dell'Unione europea.

27.3 Per i punti non coperti dal presente articolo, il tribunale arbitrale adotta la propria procedura.

27.4 Il Tribunale arbitrale decide a maggioranza dei voti. Gli arbitri non possono astenersi. Il Presidente del Tribunale arbitrale ha voto preponderante in caso di parità dei voti. Il Tribunale arbitrale può, dietro richiesta di una delle Parti della controversia, interpretare le proprie decisioni. Le decisioni del Tribunale arbitrale sono definitive e vincolanti per le Parti della controversia.

27.5 Le parti della controversia e gli arbitri utilizzano la lingua italiana o la lingua francese durante l'arbitraggio. Ogni sentenza resa dal tribunale arbitrale è redatta in italiano ed in francese.

27.6 Ogni Parte della controversia sostiene le spese dell'arbitro da essa nominato o nominato a suo nome e divide con l'altra parte le spese del Presidente; le altre spese di arbitrato sono sostenute nel modo che verrà determinato dal Tribunale arbitrale.

Articolo 28 – Ratifica, entrata in vigore

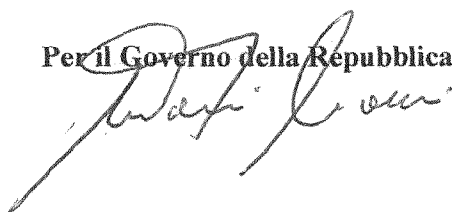
Ciascuna delle Parti notifica all'altra parte il completamento delle procedure costituzionali previste per quanto la concerne per l'entrata in vigore del presente Accordo, che ha validità il primo giorno del primo mese successivo al giorno della ricezione della seconda notifica.

Le disposizioni del presente Accordo abrogano quelle degli Accordi del 15 gennaio 1996 e del 29 gennaio 2001 nella misura in cui sono ad esse contrarie.

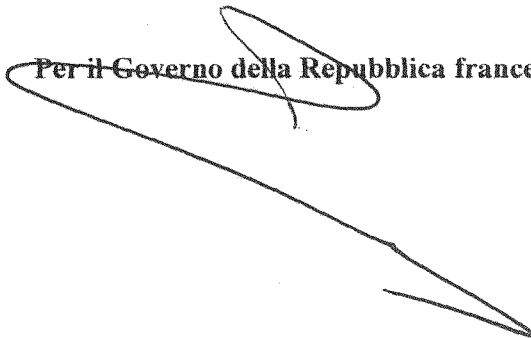
In fede che, i rappresentanti delle Parti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto il loro sigillo.

Fatto a *Roma*, il *30 gennaio 2012*, in due copie in lingua italiana e francese, i due testi facenti ugualmente fede.

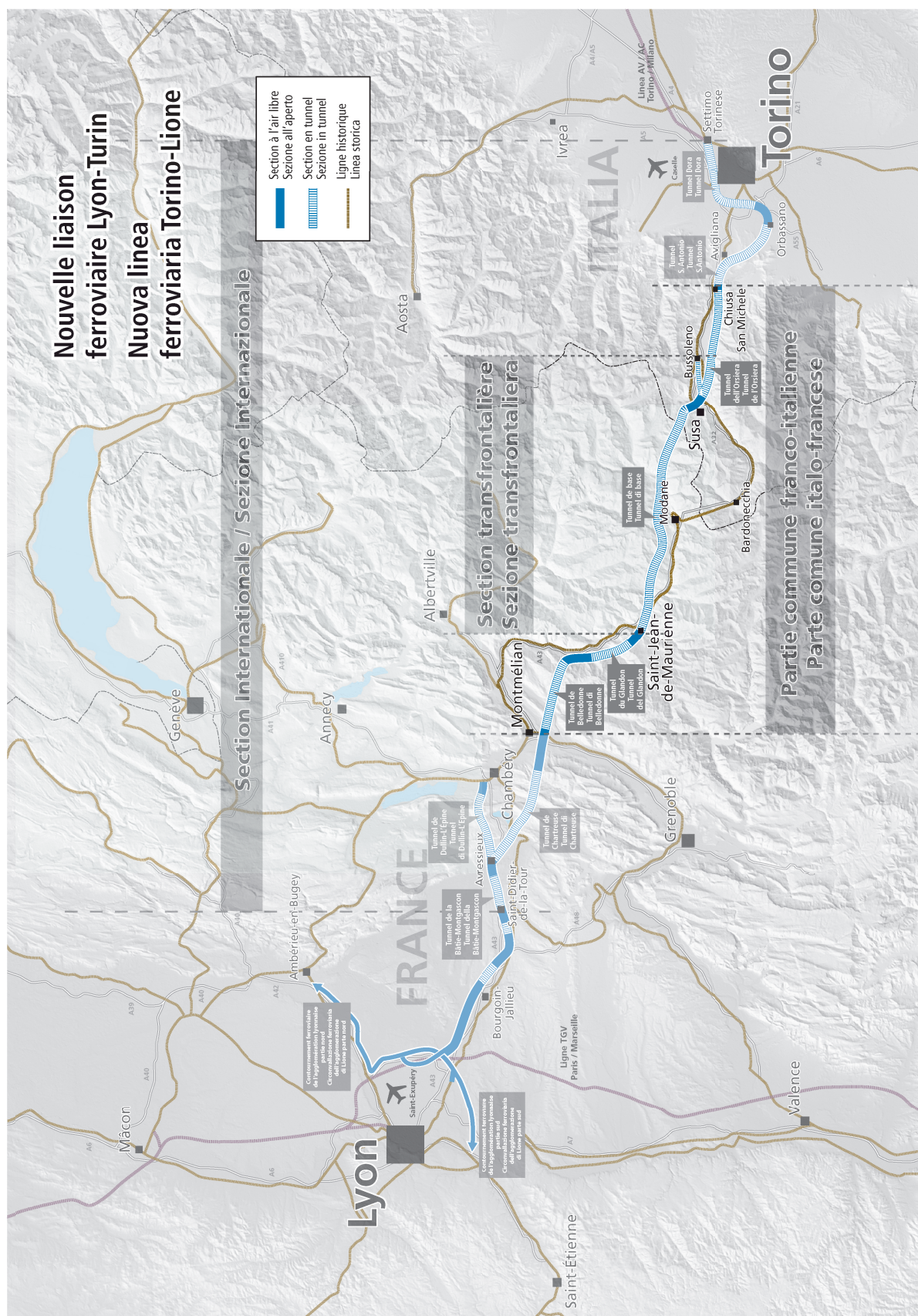
Per il Governo della Repubblica italiana

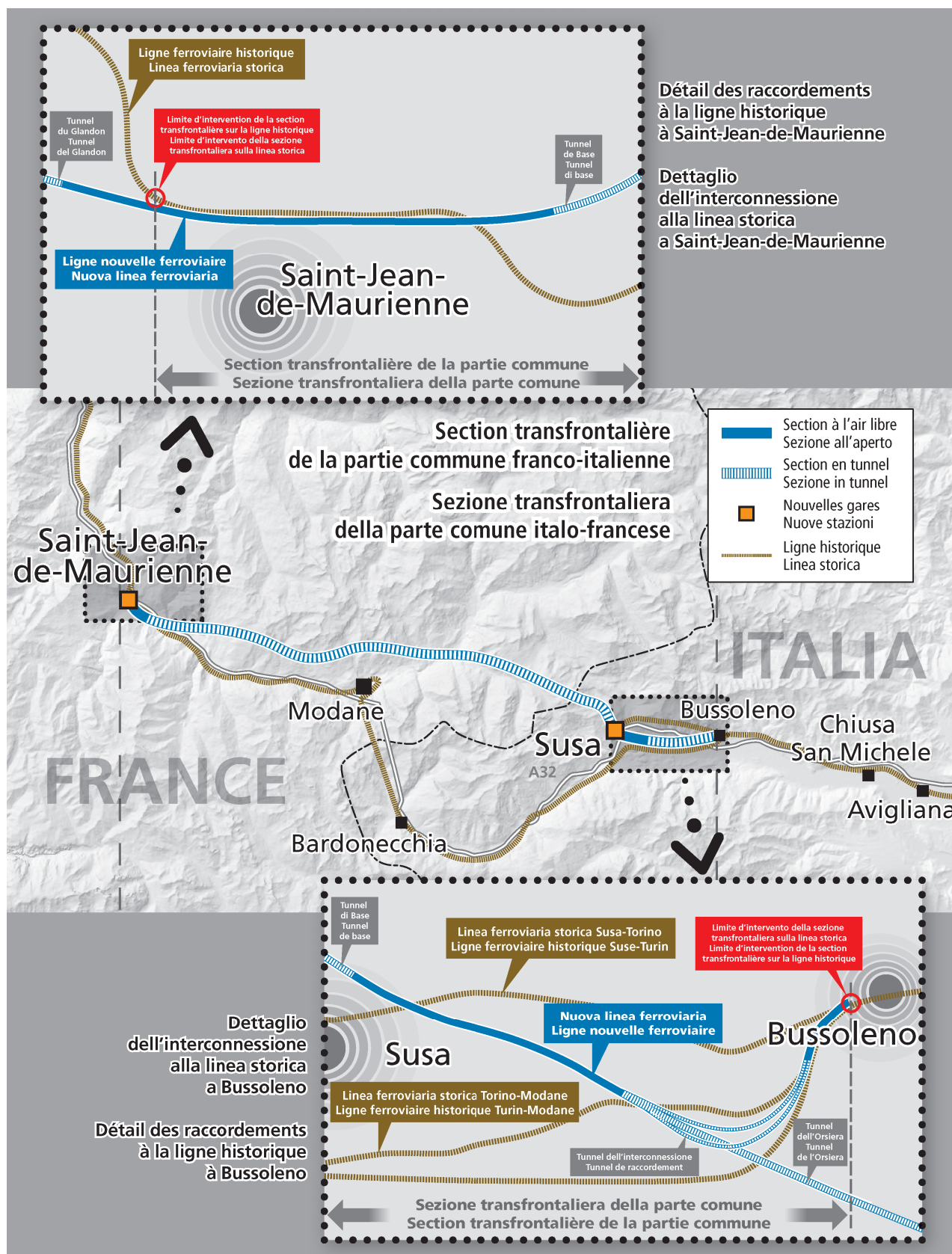


Per il Governo della Repubblica francese



Allegato 1





Allegato 2

Principi del montaggio giuridico, economico e finanziario

Il montaggio giuridico e finanziario del progetto deve mirare a fornire un servizio ferroviario di grande qualità sull'asse Torino-Lione, al minor costo per la collettività.

L'elevato costo di realizzazione del progetto rende essenziale la ricerca di ogni forma di ottimizzazione dei costi, tesa a ridurre l'impatto finanziario di lungo periodo sui bilanci statali italiano e francese e sui bilanci degli enti pubblici locali eventualmente partecipanti al finanziamento.

A. Ottimizzazione dei costi

A tale scopo, si ricercherà un trasferimento ottimale dei rischi tra il settore pubblico e quello privato, per quanto concerne i rischi legati alla progettazione, alla costruzione, al finanziamento, all'esercizio, alla manutenzione e al rinnovo dell'opera e delle sue installazioni. È quindi fondamentale prendere in considerazione il ciclo di vita dell'insieme del progetto, fin dalla fase di progettazione.

D'altro canto, si ricercheranno le condizioni di concorrenza quanto più possibile efficace, per ottenere i migliori livelli di prezzo offerti dagli imprenditori privati, in funzione delle esigenze in materia di prestazioni, affidabilità e qualità attese. È pertanto fondamentale favorire l'espressione del mercato mediante una procedura di aggiudicazione che consenta il massimo livello di concorrenza tra i candidati, sia per quanto riguarda gli aspetti tecnici, che finanziari.

B. Riduzione dell'impatto sul bilancio

Al fine di limitare l'incidenza sulle finanze pubbliche, il montaggio finanziario del progetto dovrà ricercare il miglior modo di mobilitare i capitali privati. È pertanto fondamentale stimolare i conferimenti finanziari del settore privato e degli organismi di credito specializzati, vigilando nel contempo a ottenere le somme e la ripartizione temporale ottimali rispetto ai costi specifici di questo tipo di finanziamento.

D'altra parte, si ricercheranno il livello e la struttura tariffaria adeguati, atti a consentire di mobilitare nel modo più efficace i ricavi provenienti dal traffico senza gravare sugli obiettivi di competitività della nuova infrastruttura. È pertanto fondamentale fissare una tariffazione attraente, che contribuisca in modo significativo a coprire i costi del progetto in fase di esercizio, favorendo lo sviluppo dei traffici ferroviari.

Occorrerà infine prestare attenzione alle incidenze che le modalità contrattuali adottate (ripartizione dei rischi, proprietà degli asset, dispositivi di garanzia, ecc) possono avere sulla contabilità pubblica nazionale dei due Stati. È pertanto fondamentale valutare tempestivamente l'impatto delle modalità contrattuali del progetto sulle traiettorie delle finanze pubbliche italiane e francesi, per ridurne gli effetti sia sul breve, che sul lungo periodo, in particolare per quanto concerne il deficit pubblico, il debito pubblico, la fiscalità e il rispetto del Patto di stabilità e di crescita dell'Unione europea.

Allegato 3

Promozione del trasferimento modale per i passaggi italo-francesi

Principi

Le Parti confermano il loro impegno a condurre congiuntamente una politica tesa a favorire il trasferimento modale del trasporto dalla strada alla ferrovia nelle Alpi, al fine di preservare l'ambiente di questa regione, conformemente agli obiettivi della Convenzione delle Alpi.

Esse adotteranno inoltre una posizione concertata e comune nei confronti dei loro partner dell'Arco alpino, al fine di rafforzare l'attrattività dell'attraversamento delle Alpi seguendo l'itinerario ferroviario Torino-Lione. L'aumento dei pedaggi stradali e la messa in atto di misure normative potranno contribuire in particolare al rafforzamento di tale attrattività.

A. Proposte per il breve e medio termine

In una prima fase, le Parti vigileranno sul migliore utilizzo della rete ferroviaria esistente e segnatamente della linea del Frejus, la cui sagoma è stata recentemente allargata, permettendo così di offrire una capacità supplementare per il servizio di autostrada ferroviaria alpina.

Al termine della procedura di consultazione in corso, l'obiettivo è quello di disporre di un nuovo servizio, operativo nel 2012, e di accrescere progressivamente il numero delle navette andata-ritorno a partire dai terminal esistenti e, nel 2014, di disporre di un nuovo terminal nella regione lionese.

Il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia dovrà in particolare riguardare la circolazione delle merci pericolose.

A.1. Evoluzione delle tariffe nelle gallerie stradali del Monte Bianco e del Fréjus, legata al finanziamento del cunicolo di sicurezza della galleria del Fréjus

Nell'ambito del finanziamento dei lavori del cunicolo di sicurezza del tunnel del Fréjus, la dichiarazione congiunta del 24 febbraio 2009 dei Ministri francese ed italiano incaricati dei trasporti prevede l'aumento del 3,5% dei pedaggi per 5 anni consecutivi, a partire dal 1° gennaio 2010 in più della media dei tassi d'inflazione dei due Stati. Gli introiti eccedenti potranno essere devoluti ai progetti che favoriscono l'intermodalità, nel rispetto degli obblighi comunitari e costituzionali di ciascuna Parte.

A.2. Disciplina della circolazione delle merci su strada

Le Parti convengono di promuovere un programma di misure concrete di regolazione, tenendo conto in particolare delle caratteristiche tecniche delle gallerie, delle esigenze di sicurezza e delle prestazioni ambientali dei veicoli (norme Euro), nonché delle conseguenze sull'equilibrio delle concessioni delle società titolari delle autostrade e dei tunnel.

Esse intendono segnatamente stabilire delle norme per disciplinare il traffico stradale delle merci per fasi successive adeguate alle capacità rese progressivamente disponibili nei modi di trasporto alternativi, in particolare ferroviari.

Inoltre, le merci pericolose devono transitare attraverso le Alpi in condizioni di sicurezza tali da indurre a privilegiare i modi alternativi alla strada.

Sentito il parere delle società concessionarie e dei trasportatori, le commissioni intergovernative italo-francesi competenti rispettivamente per il controllo della galleria stradale del Monte Bianco e della galleria stradale del Fréjus, saranno invitate ad orientare, nell'anno successivo alla data della firma del presente Accordo, il traffico dei mezzi pesanti verso le classi Euro meno inquinanti, modulando i pedaggi in funzione di tali classi nel rispetto del diritto in vigore nei due Stati, trattandosi in particolare di regime di concessioni stradali. I trasporti di merci pericolose saranno inoltre oggetto di modulazioni tariffarie adeguate.

Tenendo conto della disponibilità dei servizi di trasporto ferroviario alternativo, in particolare di autostrada ferroviaria, potranno inoltre essere prospettate ai tunnel del Monte Bianco e del Fréjus delle restrizioni e persino, se le condizioni lo permetteranno, delle interdizioni del traffico di alcuni mezzi pesanti. Queste potranno riguardare :

- i mezzi pesanti di classe Euro 1, eventualmente Euro 2;
- i trasporti di merci pericolose.

Le restrizioni di accesso potranno anche riguardare alcuni periodi notturni o alcuni week-end particolarmente congestionati.

Saranno contemporaneamente definite delle misure atte ad impedire il trasferimento del traffico dei mezzi pesanti dai tunnel del Monte Bianco e del Fréjus verso il valico di Ventimiglia, tenendo conto delle capacità offerte da modalità alternative ferroviarie e marittime. Le migliori condizioni di regolamentazione saranno studiate insieme agli spedizionieri, ai trasportatori e alle società concessionarie.

Le modalità di applicazione dell'insieme di tali misure terranno conto del loro impatto sull'equilibrio delle concessioni interessate, nonché del contesto economico dei trasportatori stradali in Italia e in Francia.

A.3. Applicazione della direttiva Eurovignette

Al fine di incentivare il trasferimento modale – tenuto conto in particolare dell'alternativa offerta, per le brevi e medie percorrenze, dal futuro servizio di autostrada ferroviaria italo-francese – le Parti studieranno o chiederanno alle CIG competenti di studiare, tenuto conto delle condizioni economiche e dopo analisi degli effetti delle misure già prese, l'attuazione progressiva delle disposizioni tariffarie – previste con la direttiva Eurovignette n. 1999/62/CEE modificata del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione di autoveicoli

pesanti per l'uso di talune infrastrutture – agli itinerari stradali che attraversano le Alpi, per i tunnel del Monte Bianco e del Fréjus o per l'asse di Ventimiglia.

In applicazione della direttiva precitata, i ricavi corrispondenti saranno, in tutto o in parte, destinati al finanziamento della nuova linea ferroviaria Torino – Lione.

Le modalità applicative di tali misure terranno conto del loro impatto sull'equilibrio finanziario delle concessioni interessate, nonché del contesto economico dei trasportatori stradali in Italia e in Francia.

A.4. Coordinamento sulla linea storica

Le Parti sostengono la proposta di creare un servizio unificato di gestione delle motrici di spinta sulle zone di maggiore pendenza lungo l'itinerario Saint-Jean-de-Maurienne/Orbassano, coordinato con i gestori dell'infrastruttura e tenendo conto dei vincoli tecnici, infrastrutturali, logistici e regolamentari, nel contesto comunitario della liberalizzazione del settore ferroviario.

Uno dei fattori chiave per un miglioramento del servizio sulla linea esistente è l'attuazione di una governance adeguata e di un programma di lavoro sulla cui messa in opera vigilerà la CIG.

Da questi lavori risulteranno degli obiettivi di performance che saranno iscritti nei documenti di riferimento dei gestori nazionali, i quali ricercheranno, segnatamente nell'ambito della rete di cooperazione europea Rail Net Europe, il rafforzamento della loro cooperazione transfrontaliera in materia di offerta di capacità e di offerta di circolazione sull'itinerario Chambéry-Torino, e la riduzione dell'effetto frontiera alla stazione internazionale di Modane per tutti gli atti che ad esso contribuiscono.

A.5. Autostrade del mare

Per accrescere le possibilità di una diminuzione del traffico pesante al valico di Ventimiglia, largamente indotto dagli scambi economici con la penisola iberica, le Parti convengono di ricercare con la Spagna le condizioni di uno sviluppo dei collegamenti marittimi di aggiramento delle Alpi, da potenziare entro il 2015 per offrire delle alternative credibili al passaggio dei mezzi pesanti attraverso Ventimiglia.

B. Proposte a lungo termine

Cooperazione tra tutti i Paesi dell'arco alpino

Le Parti decidono di rafforzare la loro azione nel gruppo di monitoraggio della Dichiarazione di Zurigo del 30 novembre 2001, ai fini di una visione concertata sulla necessaria evoluzione delle condizioni che soddisfano gli scambi economici attraverso le Alpi, in conformità con gli orientamenti della Convenzione delle Alpi.

Esse ricercheranno presso gli altri paesi alpini e presso la Commissione europea un accordo sui principi e le scadenze di una progressiva attuazione di meccanismi coordinati di regolazione e di riduzione dei flussi stradali transalpini all'orizzonte 2025, tenuto conto dell'aumento della capacità ferroviaria.

Esse stabiliscono segnatamente di ricercare insieme, presso i partner alpini e la Commissione europea, le condizioni per la messa in opera progressiva e adeguata alle capacità dei modi alternativi di trasporto, di un contingentamento dei flussi stradali transalpini che consenta, dopo l'entrata in servizio della nuova linea e nonostante l'attesa crescita degli scambi, di moderare i traffici ai valichi stradali italo-francesi, al fine di favorire l'utilizzo del modo ferroviario, più rispettoso dell'ambiente.

Le Parti avvieranno altresì una discussione con gli altri Paesi alpini e la Commissione europea, al fine di evitare che i livelli di tariffazione ferroviaria assunti in ogni Stato generino una concorrenza fra itinerari collettivamente nefasta per i singoli grandi progetti alternativi transalpini.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 4,00



17PDL0007240