

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

(Estensore: COCIANCICH)

Roma, 26 ottobre 2016

Sul disegno di legge:

(2551) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016

La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo;

considerato che gli Accordi in ratifica consentono l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e consentono l'erogazione, da parte della Commissione europea del cofinanziamento prestabilito;

ricordato che:

- con l'Accordo firmato a Roma il 30 gennaio 2012, i Governi italiano e francese hanno disciplinato le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto di merci e viaggiatori tra Torino e Lione, e stabilito le condizioni di esercizio di tale opera, che consentirà il superamento dei limiti strutturali dell'attuale tunnel del Fréjus, assicurando per il trasporto di merci e viaggiatori livelli prestazionali adeguati sul piano europeo e internazionale, per favorire la crescita economica e la coesione territoriale;

- l'elemento fondamentale della sezione transfrontaliera di 65 chilometri è costituito dalla galleria a doppia canna di 57 chilometri, di cui 45 chilometri in territorio francese e 12 in territorio italiano, e che l'Accordo del 2012 ha previsto che la ripartizione dei costi dell'opera comune transfrontaliera è fissata nella misura del 57,9 per cento a carico dell'Italia e del 42,1 per cento a carico della Francia, detratto il contributo europeo e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie;

- l'Unione europea, già nel luglio 1996, sulla base della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, ha previsto la creazione di una rete ferroviaria trans-europea, estesa poi nel 2004 ai nuovi Paesi aderenti, in cui la linea Torino-Lione è stata configurata come progetto prioritario;

considerato che:

- gli orientamenti del 1996 sono stati sostituiti dal regolamento (UE) n. 1315/2013, che ha stabilito una strategia a lungo termine per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) completa, comprendente infrastrutture per le ferrovie, i trasporti marittimi e aerei, le strade, le vie navigabili interne e i terminali ferroviario-stradali, attraverso il raggruppamento della rete in due livelli: una rete globale concernente tutte le regioni dell'Unione e una rete centrale composta dalle tratte di importanza strategica;

Al Presidente
della 3^a Commissione permanente
S E D E

- il regolamento (UE) n. 1316/2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility*) prevede le modalità per il contributo dell'Unione al finanziamento dei progetti di investimento nelle reti transeuropee e stabilisce nove corridoi della rete centrale, tra i quali il Corridoio Mediterraneo, di cui la linea Torino-Lione è parte essenziale;

considerato, in particolare, che:

- l'Accordo del 24 febbraio 2015 dispone l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria, affidandone la realizzazione al promotore pubblico *Tunnel Euroalpin Lyon Turin*;

- il Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016 quantifica il costo certificato e attualizzato pari a 8.300 milioni di euro, e ne definisce la relativa ripartizione fra le Parti. Oltre tale importo, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese;

- il Regolamento dei contratti 7 giugno 2016, stabilisce le regole applicabili al fine di prevenire e contrastare tentativi di infiltrazione mafiosa nei contratti, sia quelli conclusi dal promotore pubblico sia quelli intercorrenti fra i titolari dei contratti e i loro subappaltatori e subaffidatari.

- il disegno di legge di ratifica, si compone di 4 articoli che dispongono, rispettivamente, circa l'autorizzazione alla ratifica, l'ordine di esecuzione, le modalità realizzative dell'opera e l'entrata in vigore del testo;

valutato che le disposizioni del disegno di legge in titolo e dei connessi strumenti internazionali di cui si dispone la ratifica, non recano disposizioni in contrasto con l'ordinamento dell'Unione europea e si pongono in linea con gli orientamenti europei ai fini dell'avanzamento nella realizzazione delle reti transeuropee di collegamento,

esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

Roberto Cociancich