

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

N. 3545-A

RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI, EMIGRAZIONE)

(RELATORE PELLICINI)

Comunicata alla Presidenza il 7 febbraio 2006

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero, fatto a Vienna il 30 aprile 2004

**presentato dal Ministro degli affari esteri
di concerto col Ministro per gli affari regionali
col Ministro dell'interno
col Ministro della giustizia
col Ministro dell'economia e delle finanze
col Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio
e col Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**

(V. Stampato Camera n. 5778)

approvato dalla Camera dei deputati il 13 luglio 2005

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 13 luglio 2005*

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Pareri:		
– della 1 ^a Commissione permanente	»	5
– della 5 ^a Commissione permanente	»	6
– della 14 ^a Commissione permanente	»	7
Disegno di legge, testo d’iniziativa del Governo e testo proposto dalla Commissione	»	8

ONOREVOLI SENATORI. - Il provvedimento in esame è finalizzato ad autorizzare la ratifica dell'Accordo fra Italia e Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero, secondo un progetto che ha preso corpo già a partire dagli anni '80 in considerazione dell'esigenza - avvertita particolarmente da parte italiana - di collegare sempre più strettamente il bacino del Mediterraneo all'Europa centrale.

Il traffico commerciale attraverso l'arco alpino ha un rilevante impatto economico e ambientale a fronte del costante incremento del trasporto su gomma; proprio allo scopo di delineare opportune soluzioni alle relative problematiche, sin dal 1986 è stato avviato uno studio di fattibilità per il potenziamento del collegamento ferroviario attraverso il Brennero, che costituisce il punto cruciale di un più ampio asse ferroviario volto a collegare il Nord-est europeo al Mediterraneo. La prima fase del progetto, avviata con la sottoscrizione dell'Accordo di Radfeld del 15 aprile 1999, si è conclusa nel 2002; quindi, nell'aprile 2003, i due Governi hanno deciso di dare impulso alla successiva fase, mirante alla vera e propria realizzazione dell'opera. Da qui l'Accordo concluso a Vienna il 30 aprile 2004, che si compone di un breve preambolo e di 11 articoli.

L'articolo 1 definisce l'oggetto dell'Accordo, che è finalizzato alla promozione delle opere della parte comune, ossia, come specificato dall'articolo 2, dell'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature costruite e da costruire nel tracciato del tunnel tra Innsbruck e Fortezza, necessarie alla realizzazione del tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero per il trasporto di merci e passeggeri, l'operatività del quale è prevista entro il 2015. Sempre l'articolo 2 reca le definizioni dei termini utilizzati nel testo

dell'Accordo, fra cui il «Promotore», l'organo comune al quale vengono riconosciuti i diritti e gli obblighi di un'impresa ferroviaria nei limiti necessari al perseguimento dello scopo societario. Come chiarisce successivamente l'articolo 6, il Promotore assume la forma di una società per azioni europea «il cui capitale sociale è partecipato in misura eguale dalla Parte austriaca e da quella italiana» nata dalla trasformazione dell'attuale GEIE BBT, ossia del Gruppo di interesse economico gallerie di base del Brennero, costituito in origine dalla Brenner Eisenbahn GmbH e dalle Ferrovie dello Stato italiane. Il Promotore ha inoltre il compito di presentare alla Commissione intergovernativa di cui all'articolo 5 proposte circa le opere definitive.

In base poi all'articolo 3, che ne circoscrive l'ambito di applicazione, l'Accordo è riferito a tutte le fasi del progetto, fino alla messa in esercizio del tunnel. Gli articoli da 4 a 8 si riferiscono alla fase II del progetto, iniziata il 1° aprile 2003 e che dovrà concludersi entro i successivi 3 anni. Si specifica inoltre che l'articolo 4 prevede che i lavori della fase II consistono: nella redazione del progetto definitivo; nell'ottenimento delle autorizzazioni necessarie; nell'esecuzione di ulteriori indagini geognostiche; nella proposta di un modello di finanziamento, nonché delle modalità di concessione della parte comune; nello svolgimento di tutte le attività necessarie preliminari all'avvio dei lavori.

L'articolo 5 attribuisce alla commissione intergovernativa (CIG), che origina dalla precedente commissione bilaterale e diviene operativa al momento di entrata in vigore dell'Accordo, il compito di rivolgere ai rispettivi Governi proposte, formulate di comune accordo all'interno della stessa com-

missione, relative alla realizzazione delle fasi del progetto successive alla II. Sulla base di tali proposte, i due Governi assumeranno quindi le future decisioni riguardo al progetto medesimo.

L'articolo 7 contiene poi disposizioni circa l'appartenenza di risorse o materiali eventualmente rinvenuti nel corso dello svolgimento dei lavori. La proprietà delle opere realizzate, invece, è attribuita al Promotore fino al momento della designazione dell'organismo incaricato della realizzazione della galleria di base; successivamente, il confine tra i due Stati determinerà l'appartenenza di tutte le opere realizzate, anche se transfrontaliere.

L'articolo 8 individua la disciplina normativa applicabile nel corso dei lavori in materia fiscale, dei rapporti di lavoro, sociale, sanitaria, di sicurezza e di impatto ambientale. Riguardo invece ai finanziamenti, è l'articolo 9, lettera a), a stabilire che gli studi della parte comune, sempre riferiti alla fase II, qualora non vengano sovvenzionati dai contributi comunitari destinati alla Rete transeuropea di infrastruttura dei trasporti, siano finanziati in parte uguale dai due Paesi. Gli oneri da ripartire tra i due Stati contraenti sono complessivamente pari a 90 milioni di euro. Alla copertura di tali oneri, il Governo italiano, come specifica la relazione tecnica, ha già provveduto con la delibera del CIPE del 20 dicembre 2004, n. 89. La Commissione europea ha inoltre assicurato il contributo sino al 50 per cento dell'importo finanziato, attraverso l'inserimento nel bilancio 2004-2006 relativo ai progetti della Rete transeuropea dei trasporti. Per quanto concerne le fasi successive della realizzazione dell'opera, le Parti faranno ricorso al contributo comunitario nella misura massima possibile, integrando i finanziamenti, per la quota rimanente, con il concorso di mezzi privati, secondo un modello di compartecipazione pubblico-privato nel quale la quota pubblica sarà ancora ripartita equamente tra le due Parti contraenti. Si farà altresì ricorso

nella misura massima allo strumento del finanziamento incrociato, in particolare utilizzando i proventi di tassazioni supplementari a carico di autoveicoli pesanti che utilizzano determinate infrastrutture. Infine, la lettera e) dello stesso articolo 9 contiene l'impegno dei due Paesi a farsi carico in parti uguali, salvo diverse intese, degli eventuali costi derivanti dall'esercizio della galleria, dopo l'inizio della sua attività. Per le fasi progettuali successive alla fase II non sono quindi state individuate le risorse finanziarie, ma solo le modalità per reperirle da parte di ciascuna delle Parti contraenti. Terminata nel 2006 la fase II, dovranno essere predisposti appositi provvedimenti legislativi con i quali prevedere, tra l'altro, la copertura degli oneri necessari per la realizzazione dell'opera e, per parte italiana, tale procedura dovrà rientrare nell'ambito della «cosiddetta» legge obiettivo, come precisato nella relazione tecnica e ulteriormente definito nell'articolo 3 del provvedimento in esame, come modificato dalla Commissione.

L'articolo 10 individua quindi i criteri per la soluzione di eventuali controversie sull'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo; mentre l'articolo 11 ne prevede l'entrata in vigore subordinatamente alla reciproca comunicazione tra le Parti dell'avvenuto espletamento delle necessarie procedure costituzionali interne. In proposito, va ricordato che l'Austria ha notificato, il 18 agosto 2004, l'avvenuto espletamento delle procedure interne per l'entrata in vigore dell'Accordo.

La Commissione, come si è accennato, ha modificato il provvedimento, nel senso di recepire le indicazioni desumibili dal parere della Commissione Bilancio.

Sulla base degli elementi di fatto e delle considerazioni che precedono, la Commissione raccomanda all'Assemblea l'approvazione del disegno di legge, nel testo come emendato.

PELLICINI, *relatore*

PARERE DELLA 1^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: FALCIER)

4 ottobre 2005

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto
di competenza, parere non ostantivo.

PARERE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

(Estensore: Nocco)

2 febbraio 2006

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto di competenza, parere di nulla osta condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione del comma 1 dell'articolo 3 con i seguenti:

«1. All'onere derivante dalla presente legge, ad eccezione dell'attuazione dell'articolo 5 dell'Accordo di cui all'articolo 1, si provvede nei limiti delle risorse disponibili ai sensi dell'articolo 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166, e successive modificazioni e integrazioni.

1-bis. Per gli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 5 dell'Accordo di cui all'articolo 1, è autorizzata la spesa di euro 35.515 annui a decorrere dal 2006. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2006-2008, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2006, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri».

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: GIRFATTI)

4 ottobre 2005

La Commissione, esaminato il disegno di legge, considerato che l'Accordo in ratifica si inserisce nel quadro della politica europea dei trasporti finalizzata all'attuazione del mercato interno e della coesione economica e sociale, attraverso la costruzione di una rete transeuropea di trasporto (TEN-T), in grado di rafforzare la competitività economica e lo sviluppo equilibrato e durevole, attraverso l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali di trasporto;

ricordato che il 29 aprile 2004 è stata approvata la decisione n. 884/2004/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, in cui sono stati individuati 30 progetti di interesse prioritario, tra i quali figura la costruzione entro il 2015 del tunnel sull'asse del Brennero, nell'ambito del progetto prioritario n. 1, relativo al corridoio Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo;

ricordato che il 21 aprile 2004 è stato approvato il regolamento (CE) n. 807/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, recante modifica del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee, che ha previsto - al fine di incoraggiare la realizzazione dei collegamenti transfrontalieri dei progetti prioritari - la possibilità di aumentare il contributo comunitario fino al 20 per cento del costo totale degli investimenti per i progetti prioritari di interesse europeo indicati dalla decisione n. 1692/96/CE (come modificata dalla decisione n. 884/2004/CE);

ricordato infine che il 20 luglio 2005 sono stati nominati sei coordinatori europei per la realizzazione dei progetti prioritari citati e sono state poste le basi per la costituzione di un'Agenzia esecutiva per la gestione dei relativi co-finanziamenti comunitari,

formula, per quanto di competenza, parere favorevole.

DISEGNO DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL GOVERNO

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero, fatto a Vienna il 30 aprile 2004.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 11 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

(Copertura finanziaria)

1. Per l'attuazione della presente legge è autorizzata la spesa di euro 35.515 annui a decorrere dal 2005. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

*(Autorizzazione alla ratifica)**Identico*

Art. 2.

*(Ordine di esecuzione)**Identico*

Art. 3.

(Copertura finanziaria)

1. **All'onere derivante dalla presente legge, ad eccezione dell'attuazione dell'articolo 5 dell'Accordo di cui all'articolo 1, si provvede nei limiti delle risorse disponibili ai sensi dell'articolo 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166, e successive modificazioni.**

2. **Per gli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 5 dell'Accordo di cui all'articolo 1, è autorizzata la spesa di euro 35.515 annui a decorrere dal 2006.** Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale **2006-**

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

(Sovvenzione comunitaria)

1. Gli eventuali introiti derivanti dal contributo della Comunità europea per i progetti della Rete transeuropea di trasporti (TEN) sono versati allo stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per il tramite del fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, per essere riassegnati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 13, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166.

Art. 5.

(Entrata in vigore)

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

2008, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno **2006**, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

3. Identico.

Art. 4.

(Sovvenzione comunitaria)

Identico

Art. 5.

(Entrata in vigore)

Identico

