



Senato della Repubblica

XVII Legislatura

Fascicolo Iter

DDL S. 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

Indice

1. DDL S. 2551 - XVII Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	4
1.2.1. Testo DDL 2551	5
1.2.2. Relazione 2551-A	60
1.2.3. Testo approvato 2551 (Bozza provvisoria)	65
1.3. Trattazione in Commissione	67
1.3.1. Sedute	68
1.3.2. Resoconti sommari	70
1.3.2.1. 3 ^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione)	71
1.3.2.1.1. 3 ^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 118 (pom.) del 18/10/2016	72
1.3.2.1.2. 3 ^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 121 (pom.) del 02/11/2016	76
1.3.2.1.3. 3 ^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 122 (pom.) del 09/11/2016	80
1.3.2.1.4. 3 ^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 123 (ant.) del 10/11/2016	84
1.3.2.1.5. 3 ^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 124 (ant.) del 16/11/2016	88
1.4. Trattazione in consultiva	91
1.4.1. Sedute	92
1.4.2. Resoconti sommari	96
1.4.2.1. 1 ^a Commissione permanente (Affari Costituzionali)	97
1.4.2.1.1. 1 ^a Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 169 (pom., Sottocomm. pareri) del 02/11/2016	98
1.4.2.2. 2 ^a Commissione permanente (Giustizia)	101
1.4.2.2.1. 2 ^a Commissione permanente (Giustizia) - Seduta n. 53 (pom., Sottocomm. pareri) del 15/11/2016	102
1.4.2.3. 5 ^a Commissione permanente (Bilancio)	104
1.4.2.3.1. 5 ^a Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 652 (pom.) del 02/11/2016	105
1.4.2.3.2. 5 ^a Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 653 (ant.) del 03/11/2016	110
1.4.2.3.3. 5 ^a Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 656 (pom.) del 09/11/2016	113
1.4.2.3.4. 5 ^a Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 657 (ant.) del 10/11/2016	121
1.4.2.3.5. 5 ^a Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 658 (pom.) del 15/11/2016	123
1.4.2.3.6. 5 ^a Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 659 (nott.) del 15/11/2016	130
1.4.2.4. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)	137
1.4.2.4.1. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 269 (pom.) del 26/10/2016	138

1.4.2.4.2. 8ªCommissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 270 (pom.) del 02/11/2016	150
1.4.2.4.3. 8ªCommissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 272 (pom.) dell'08/11/2016	159
1.4.2.5. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali)	171
1.4.2.5.1. 13ªCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 70 (ant., Sottocomm. pareri) del 26/10/2016	172
1.4.2.5.2. 13ªCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 71 (pom., Sottocomm. pareri) del 02/11/2016	174
1.4.2.5.3. 13ªCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 72 (pom., Sottocomm. pareri) del 09/11/2016	176
1.4.2.6. 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)	178
1.4.2.6.1. 14ªCommissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 222 (ant.) del 26/10/2016	179
1.5. Trattazione in Assemblea	187
1.5.1. Sedute	188
1.5.2. Resoconti stenografici	189
1.5.2.1. Seduta n. 724 (ant.) del 16/11/2016	190

1. DDL S. 2551 - XVII Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2551
XVII Legislatura

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

Titolo breve: *Ratifica Accordo Italia-Francia linea ferroviaria TAV Torino-Lione*

Iter

16 novembre 2016: approvato (modificato rispetto al testo del proponente) (trasMESSO all'altro ramo)

Successione delle letture parlamentari

S.2551

approvato

[C.4151](#)

approvato definitivamente. Legge

Legge n. [1/17](#) del 5 gennaio 2017, GU n. 9 del 12 gennaio 2017.

Iniziativa Governativa

Pres. Consiglio [Matteo Renzi](#) , Ministro degli affari esteri e coop. inter.le [Paolo Gentiloni Silveri](#)
(Governo [Renzi-I](#))

Di concerto con

Ministro dell'interno [Angelino Alfano](#) , Ministro della giustizia [Andrea Orlando](#) , Ministro dell'economia e finanze [Pietro Carlo Padoan](#) , Ministro dell'ambiente e tutela del territorio e del mare [Gian Luca Galletti](#) , Ministro delle infrastrutture e trasporti [Graziano Delrio](#) , Ministro del lavoro e politiche sociali [Giuliano Poletti](#)

Natura

ordinaria

Ratifica trattati internazionali.

Include relazione tecnica.

Include analisi tecnico-normativa (ATN).

Include analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR).

Presentazione

Presentato in data **7 ottobre 2016**; annunciato nella seduta ant. n. 696 del 11 ottobre 2016.

Classificazione TESEO

RATIFICA DEI TRATTATI , FERROVIE E TRASPORTI FERROVIARI , FRANCIA

Articoli

LINEE FERROVIARIE (Art.3)

Relatori

Relatore alla Commissione Sen. [Gian Carlo Sangalli \(PD\)](#) (dato conto della nomina il 18 ottobre 2016) .

Relatore di maggioranza Sen. [Gian Carlo Sangalli \(PD\)](#) nominato nella seduta ant. n. 124 del 16 novembre 2016 (proposto testo modificato).

Deliberata richiesta di autorizzazione alla relazione orale.

Presentato il testo degli articoli il 16 novembre 2016; annuncio nella seduta ant. n. 724 del 16 novembre 2016.

Assegnazione

Assegnato alla [3^a Commissione permanente \(Affari esteri, emigrazione\)](#) in sede referente il 14 ottobre 2016. Annuncio nella seduta ant. n. 702 del 18 ottobre 2016.

Pareri delle commissioni 1^a (Aff. costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 8^a (Lavori pubblici), 13^a (Ambiente), 14^a (Unione europea), Questioni regionali

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 2551

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

N. 2551

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri** (RENZI)
e dal **Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale** (GENTILONI SILVERI)
di concerto con il **Ministro dell'interno** (ALFANO)
con il **Ministro della giustizia** (ORLANDO)
con il **Ministro dell'economia e delle finanze** (PADOAN)
con il **Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare** (GALLETTI)
con il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** (DELRIO)
e con il **Ministro del lavoro e delle politiche sociali** (POLETTI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 OTTOBRE 2016

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

Onorevoli Senatori. -- In data 30 gennaio 2012, l'Italia ha firmato un accordo con la Francia, ratificato dai due Paesi (per l'Italia, con legge 23 aprile 2014, n. 71), per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. L'articolo 18 dell'Accordo ha previsto che la ripartizione dei costi dell'opera (parte comune Italia -- Francia, sezione 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, fino al valore del costo certificato a valore gennaio 2012. Oltre tale ammontare, i costi saranno suddivisi tra i due Paesi in misura paritaria.

Il 24 febbraio 2015 gli Stati hanno sottoscritto un altro accordo «per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino Lione». L'articolo 3 del predetto accordo prevede che un successivo protocollo addizionale, da concludersi con uno scambio di lettere, precisi le modalità di applicazione dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, per tenere conto dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori definitivi.

Il 2 marzo 2016 la Commissione intergovernativa ha licenziato il testo di tale protocollo addizionale. La firma del protocollo addizionale, avvenuta l'8 marzo 2016 in occasione del Vertice bilaterale italo-francese di Venezia, e la successiva validazione del Regolamento dei contratti, avvenuta il 7 giugno 2016 da parte della Commissione intergovernativa, hanno completato l'iter procedurale.

Deve pertanto essere avviata la ratifica del complesso formato dall'accordo del 2015 e dal protocollo addizionale del 2016, nonché dell'annesso regolamento dei contratti. A seguito della ratifica potranno essere avviati i lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino Lione e la Commissione europea potrà mettere a disposizione il cofinanziamento europeo dell'opera.

La sezione transfrontaliera si estende per circa 65 km tra Saint-Jean-de-Maurienne in Savoia e Susa/Bussoleno in Val Susa (Piemonte). L'elemento fondamentale della sezione è la galleria a doppia canna di 57 chilometri (45 km in Francia e 12 km in Italia circa) che, con una pendenza massima del

12,5 per mille, trasforma la linea esistente di montagna (linea Torino-Bardonecchia-Modane-Lione), in una linea di pianura superando le limitazioni che oggi penalizzano fortemente la linea storica che comporta un costo energetico di attraversamento per i treni merci del 40 per cento in più rispetto a una linea senza dislivelli.

Per quanto riguarda il processo realizzativo dell'opera, dal 2002 ad oggi si sono svolti gli studi e le indagini geognostiche con lo scavo di tre discenderie in Francia a Saint-Martin-La-Porte, La Praz e Villarodin/Bourget/Modane per una lunghezza di circa 9 km. Oggi sono in corso i lavori di scavo meccanizzato del tunnel geognostico in Italia a La Maddalena di Chiomonte, di 7,5 km, e in Francia con lo scavo di una galleria di circa 9 km tra i piedi delle discenderie di Saint-Martin-La-Porte e di La Praz in un tratto particolarmente difficile dal punto di vista geologico, che presenta forti convergenze. Tale galleria, che vede oggi lo svolgersi delle operazioni preliminari all'avvio dello scavo meccanizzato previsto a luglio 2016, sarà scavata dalla Francia verso l'Italia nell'asse e con il diametro del tunnel di base e ne costituirà pertanto, una volta esaurita la sua funzione di studio, un primo tratto realizzato del tubo sud. Così facendo a far data dall'estate 2016 per la prima volta saranno contemporaneamente in funzione due frese/tunnelier sia in Italia che in Francia.

Con riferimento alla sezione transfrontaliera nel 2015 si sono conclusi gli iter autorizzativi nei due Paesi:

-- in Italia il progetto definitivo è stato approvato con la delibera CIPE del 20 febbraio 2015, n. 19 (pubblicata in GU il 6 agosto 2015);

-- in Francia il «progetto di riferimento» è stato approvato con decisione ministeriale del 2 giugno 2015.

È attualmente in corso la finalizzazione del cosiddetto «progetto di riferimento finale» che recepisce tutte le prescrizioni derivanti dai due atti approvativi.

La sezione transfrontaliera costituisce la prima fase di realizzazione del collegamento tra Torino e Lione, che si pone l'obiettivo di migliorare e potenziare la capacità tecnica e funzionale del collegamento tra Francia e Italia per le persone e per le merci, realizzando una componente fondamentale del corridoio mediterraneo, al servizio del 18 per cento della popolazione dell'Unione europea e del 17 per cento del PIL europeo. L'opera concorre all'attuazione dei principi della Convenzione delle Alpi, firmata da tutti gli Stati dell'arco alpino (ratificata dall'Italia ai sensi della legge 14 ottobre 1999, n. 403), che assume il tema del riequilibrio modale come obiettivo primario per la salvaguardia di una zona particolarmente delicata quale è la regione alpina.

Per tale ragione l'Unione europea ha deciso di cofinanziare tale opera nell'ambito del programma CEF 2014/20, attraverso la sottoscrizione il 1° dicembre 2015 del *Grant Agreement*, con un finanziamento, fino all'anno 2019, pari al 40 per cento dell'ammontare delle opere.

Il testo dell'accordo del 24 febbraio 2015 si compone di 7 articoli.

L'articolo 1 contiene l'oggetto dell'accordo: in considerazione di recenti disposizioni europee e dell'evoluzione del traffico in Svizzera ed Austria, i Governi decidono di avviare i lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, affidandone la realizzazione al Promotore Pubblico «Tunnel Euroalpin Lyon Turin» (TELT Sas), istituito il 23 febbraio 2015.

L'articolo 2 riafferma l'impegno di entrambe le Parti a lottare contro i tentativi di infiltrazione mafiosa e si impegnano a dotare il Promotore Pubblico di un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso su tale argomento.

L'articolo 3 rimanda la definizione del costo certificato del progetto ad un protocollo addizionale da definirsi tra le Parti con uno scambio di lettere, che definisca anche le modalità di applicazione dell'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012. Precisa infine che l'aggiudicazione degli appalti per i lavori definitivi potrà avvenire solo dopo l'entrata in vigore del tale protocollo addizionale.

L'articolo 4, riaffermando la possibilità che il Promotore pubblico affidi a gestori competenti la funzione di stazione appaltante, precisa che tali convenzioni devono essere sottoposte al parere della commissione dei contratti, definita all'articolo 7.5 dell'accordo del 30 gennaio 2012.

L'articolo 5 emenda la prima frase dell'articolo 7.5 dell'accordo del 2012 prevedendo che l'espressione del parere della commissione dei contratti avvenga «entro i tempi minimi e comunque entro il termine massimo di 90 giorni complessivi...». Inoltre stabilisce che gli articoli 7.2 al 7.6 dell'accordo 2012, relativi al funzionamento della Commissione dei contratti, possano essere modificati con scambi di lettere tra le Parti.

L'articolo 6 emenda l'articolo 24 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 eliminando l'impegno a definire entro due anni una convenzione tra le Parti per definire il trasferimento al Promotore pubblico del ruolo di gestore dell'infrastruttura della linea storica tra le stazioni di Bardonecchia e Modane (stazioni escluse), destinandola a data da definirsi nella convenzione stessa.

L'articolo 7 definisce le modalità di emendamenti, della risoluzione delle controversie e degli arbitrati, nonché di ratifica ed entrata in vigore.

Il Protocollo addizionale firmato l'8 marzo 2016 ha per oggetto:

- 1) la validazione del costo certificato del progetto e la definizione dei criteri di attualizzazione monetaria e di evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori, in attuazione dell'articolo 18 dell'accordo del 2012, richiamato nell'articolo 3 dell'accordo del 2015. Il costo certificato del progetto, inclusivo delle alee e degli imprevisti, è stato definito a valuta gennaio 2012 e nel protocollo sono altresì definiti i criteri di presa in conto dell'attualizzazione monetaria per tutti gli anni fino alla fine dei lavori; tali elementi sono contenuti nell'articolo 2 del Protocollo medesimo;
- 2) la lotta comune di Italia e Francia contro ogni pratica mafiosa nella realizzazione della sezione transfrontaliera in attuazione del principio generale affermato all'articolo 2 dell'accordo del 2015, dove si afferma la volontà degli Stati per «attuare delle disposizioni esigenti nel quadro della stipula degli appalti pubblici e della loro esecuzione». Tale volontà trova attuazione nell'articolo 3 del Protocollo addizionale.

Il testo, redatto in italiano e francese, si compone di una premessa, quattro articoli e di un allegato in italiano e francese.

Nella premessa sono richiamati i seguenti documenti:

- a) le direttive dell'Unione europea sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (direttiva 2014/23/UE) e sulle procedure di appalto nei servizi connessi all'opera in questione (direttiva 2014/25/UE) e il regolamento dell'Unione europea che stabilisce il meccanismo per collegare l'Europa (regolamento 1316/2013);
- b) gli accordi tra Italia e Francia sul progetto della nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione firmati a Parigi il 15 gennaio 1996, a Torino il 29 gennaio 2001, a Roma il 3 dicembre 2004, a Roma il 30 gennaio 2012 e a Parigi il 24 febbraio 2015;

L'articolo 1 definisce, conformemente all'articolo 3 dell'accordo del 24 febbraio 2015, l'oggetto del protocollo: «il presente Protocollo addizionale è da intendersi come il protocollo addizionale da concludere tramite uno scambio di lettere come previsto all'articolo 3 dell'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione».

L'articolo 2 fa riferimento all'articolo 18 dell'accordo del 2012, il quale prevede: «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 cento per la Parte italiana e del 42,1 per cento per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese.....». Di seguito si illustrano i paragrafi che compongono l'articolo 2 del Protocollo addizionale relativo al costo certificato, al costo previsionale dell'opera e alla ripartizione dei costi con il relativo allegato.

Il paragrafo 2.1 prevede che le Parti assumono il costo di 8.300 milioni di euro della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, certificato ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ed espresso alla data di valuta gennaio 2012. I costi

relativi al costo certificato sono precisati al punto 2 dell'allegato al Protocollo addizionale.

Il costo, certificato da parte di un soggetto indipendente, è ricompreso in una forchetta tra un valore minimo di 8.405 milioni di euro e un valore massimo di 8.609 milioni di euro, a valuta gennaio 2012. Assumendo il valore massimo della forchetta, da tale valore vanno detratti 309 milioni di euro a valore gennaio 2012, relativi a spese per acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento, che sono a carico di ciascuna delle Parti sul proprio territorio, al netto del contributo dell'Unione europea. Il costo assunto certificato è quindi pari a 8.300 milioni di euro.

Le altre spese non prese in considerazione nel costo certificato riguardano:

- a) il programma di attività di studi, ricognizioni e lavori preliminari iscritte nel bilancio 2015 convalidato dal Consiglio di amministrazione di «Lyon Turin Ferroviaire» del 9 dicembre 2014, sovvenzionato al 50 per cento dall'Unione europea e, per la parte restante, finanziato in parti uguali dalle due Parti;
- b) gli eventuali oneri finanziari risultanti dall'accensione, da parte di TELT, di mutui destinati a coprire i fabbisogni di tesoreria di qualsiasi natura legati alla realizzazione del progetto, nelle more dei versamenti delle somme dovute a TELT in applicazione della programmazione finanziaria previsionale in vigore, convalidata dalle due Parti. Ciascuno Stato si assume gli oneri finanziari attribuibili al versamento del suo contributo, ivi compresi gli oneri finanziari attribuibili al versamento della sovvenzione europea relativa a ciascuno Stato.

Il paragrafo 2.2, al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, attualizza i costi relativi al costo certificato, a partire dalla data di valuta (gennaio 2012) sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5 per cento, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi. Si tratta del tasso concordato dai due Paesi in sede di presentazione del Dossier di finanziamento europeo, recepito nel *Grant Agreement* fino al 2019 e presente nella citata delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo dell'opera dal lato italiano.

L'attualizzazione è soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino al completamento dei lavori, sulla base dell'indice di riferimento come definito nell'allegato al protocollo con adeguamento finale degli eventuali scostamenti rilevati. Tale indice del costo d'investimento del progetto INLTL prende in considerazione le evoluzioni delle congiunture in entrambi i paesi e la scomposizione dei costi, tra i Paesi e per natura dei lavori. Per definire l'indice INLTL il costo dell'investimento è stato suddiviso per categorie di costi sul territorio francese e sul territorio italiano, sulla base della metodologia illustrata in dettaglio nell'allegato.

Il paragrafo 2.3 attualizza alla data di valuta gennaio 2012 le spese reali relative al costo certificato, secondo le modalità definite nell'allegato al protocollo addizionale, ai fini della ripartizione dei costi tra le Parti. Fin quando l'ammontare totale delle suddette spese attualizzate alla data di valuta gennaio 2012 non supera il costo certificato del progetto stabilito al paragrafo 2.1., la chiave di ripartizione delle spese reali è del 57,9 per cento per la Parte italiana e del 42,1 per cento per la Parte francese, al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie. Oltre tale importo, i costi saranno ripartiti in parti uguali tra la Parte italiana e la Parte francese, tranne per gli eventuali sovracosti riguardanti i lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno eccedenti il limite di 81 milioni di euro che, conformemente al terzo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, sono totalmente a carico della Parte italiana.

L'articolo 3 fa riferimento, nel primo capoverso, all'articolo 2 dell'accordo del 24 febbraio 2015 e all'impegno congiunto delle Parti a contrastare con la più grande fermezza la criminalità organizzata e prevenire ogni rischio di infiltrazione di pratica mafiosa nell'esecuzione dei contratti connessi alla realizzazione dell'opera. La Commissione intergovernativa (CIG) viene incaricata di predisporre il Regolamento dei contratti in materia, che deve essere «estremamente rigoroso». Sono poi definiti i due principi fondamentali da porre a base del Regolamento dei contratti:

-- disposizioni ispirate alle legislazioni pertinenti, in particolare la legislazione antimafia italiana, vista

la sua compatibilità con il diritto comunitario;

-- meccanismi binazionali per attuare tali disposizioni.

L'articolo dispone infine che il Regolamento dei contratti sia allegato all'accordo del 24 febbraio 2015, unitamente al protocollo addizionale del 2016 diventandone parte integrante.

L'articolo 4 presenta le disposizioni finali di cui si riassume il contenuto:

-- ciascuna delle due Parti notificherà all'altra il completamento delle procedure costituzionali previste per l'entrata in vigore del presente Protocollo addizionale;

-- l'entrata in vigore dell'accordo del 24 febbraio 2015 è subordinata all'approvazione del Protocollo addizionale;

-- l'accordo del 2015 e il protocollo addizionale del 2016 costituiscono congiuntamente il protocollo addizionale indicato all'articolo 4 dell'Accordo del 2001;

-- il Protocollo addizionale del 2016 prevale rispetto agli Accordi del 1996, del 2001, del 2012 e del 2015.

Il Regolamento dei contratti è stato validato nella seduta della Commissione intergovernativa del 7 giugno 2016 e risponde alle previsioni degli accordi del 24 febbraio 2015 e dell'8 marzo 2016. In particolare, con l'articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio 2015, entrambi i Paesi hanno inteso riaffermare «la loro determinazione a lottare con la più grande fermezza contro ogni pratica mafiosa», a tal fine impegnandosi a dotare il Promotore pubblico di un «Regolamento dei contratti estremamente rigoroso su tale argomento». Dal canto suo, l'articolo 3 del Protocollo addizionale al cennato Accordo, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, oltre a ribadire i summenzionati impegni in tema di lotta alle infiltrazioni mafiose, ha conferito alla Commissione intergovernativa il compito di provvedere all'elaborazione di un Regolamento dei contratti «estremamente rigoroso in materia», che tragga «ispirazione dalle più pertinenti legislazioni in materia vigenti in entrambi i Paesi» ed in particolare da quella italiana, al fine di «escludere le imprese che potrebbero essere interessate da qualunque pratica mafiosa». Sempre in applicazione dell'articolo 3, il predetto Regolamento deve «prevedere l'attuazione di tutti i meccanismi binazionali necessari per permettere la corretta applicazione delle norme specifiche» in esso contenute, così da «facilitare la cooperazione tra i servizi competenti dei due Paesi a questo scopo».

Al fine di dare concreta attuazione alle predette statuizioni, è stato dunque costituito un apposito Gruppo di lavoro -- composto da giuristi italiani e francesi, con il fattivo supporto del Promotore pubblico -- che ha provveduto a redigere lo schema di Regolamento validato dalla Commissione intergovernativa nel corso della riunione svoltasi a Torino il 7 giugno 2016.

Nel solco tracciato dai menzionati principi-guida, il Regolamento provvede, per un verso, a definire il quadro di dettaglio delle regole della prevenzione antimafia applicabili ai contratti direttamente stipulati dal Promotore pubblico (ovvero da quest'ultimo approvati o autorizzati), regole attinte per lo più dalla pluriennale esperienza maturata dal nostro Paese nel settore e, se necessario, «adattate» onde consentirne una più agevole applicabilità da parte della Struttura binazionale di cui all'articolo 5 del Regolamento, per altro verso, individua i soggetti chiamati ad operare per assicurare il rispetto delle regole, nonché le modalità di accertamento dei requisiti richiesti e per verificare il rispetto delle norme e sanzionarne possibili violazioni.

Nel dettaglio, il Regolamento si compone di 15 articoli, suddivisi in quattro Titoli, e di due allegati.

Il Titolo I è dedicato alla delimitazione dell'oggetto (articolo 1) ed all'elencazione delle definizioni utilizzate (articolo 2).

In particolare, l'articolo 1 precisa che il Regolamento è applicabile non solo ai contratti di tipo pubblicistico conclusi dal Promotore pubblico con le imprese appaltatrici, ma anche a quelli (di diritto privato) che le imprese titolari dei contratti stipulano con i loro subappaltatori e subaffidatari, contratti che debbono comunque essere approvati o autorizzati dal Promotore pubblico.

Poiché gli Accordi precedentemente stipulati tra Italia e Francia per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione avevano previsto che la materia dell'aggiudicazione e dell'esecuzione dei

contratti afferenti la sezione transfrontaliera dell'infrastruttura restasse disciplinata dal diritto pubblico francese a prescindere dal luogo (in territorio francese o italiano) di esecuzione del contratto, l'articolo 1 chiarisce che le norme antimafia contenute nel Regolamento vanno a completare quelle, testé menzionate, di diritto francese, nel rispetto di quanto stabilito nell'Accordo siglato tra i due Paesi il 30 gennaio 2012.

L'articolo 2, norma definitoria, esplicita il significato di alcuni termini utilizzati nel corpo del Regolamento.

Il Titolo II, composto dal solo articolo 3, elenca le disposizioni italiane prese a riferimento ai fini della predisposizione delle cautele antimafia e della conduzione dei controlli di prevenzione che riguarderanno le imprese interessate a partecipare ai lavori per la realizzazione della nuova infrastruttura ferroviaria, provvedendo ad una sistematica ricognizione degli articoli di legge che compongono il «mosaico» normativo antimafia.

Il testo delle disposizioni menzionate nell'articolo 3 è quello vigente alla data di adozione del Regolamento. Nel caso di modifiche, il loro recepimento potrà avvenire secondo le modalità previste dall'articolo 15, che si illustrerà in seguito.

Il Titolo III, recante le «Disposizioni per la prevenzione e la repressione dei tentativi di infiltrazione mafiosa», costituisce l'elemento cardine del Regolamento.

L'articolo 4 disciplina i motivi in presenza dei quali le imprese debbono essere escluse dalla possibilità di partecipare, direttamente o indirettamente, alle procedure per la realizzazione della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Fatte salve le cause ostative previste dagli articoli 45 e 48 del Codice francese degli appalti (ordonnance 2015-899 del 23 luglio 2015), le cause di esclusione dalle procedure di aggiudicazione, ai sensi della parte A) dell'Allegato 1 al Regolamento, che ne costituisce parte integrante, vengono a replicare quelle stesse circostanze che, secondo la legislazione italiana, comportano un esito ostativo in quanto collegate all'adozione di provvedimenti giudiziari per fatti riconducibili al giudizio, anche prognostico, di mafiosità del soggetto. La parte B) del surricordato Allegato 1 provvede ad individuare le fattispecie di diritto penale francese ritenute «equivalenti» a quelle, di diritto italiano, elencate nella Parte A), determinanti il medesimo esito ostativo.

Il comma 2 stabilisce, poi, che, oltre alle situazioni conclamate in pronunce giudiziarie o in misure di prevenzione, possono costituire altresì causa di esclusione dell'impresa le situazioni fortemente indizianti che, in base ad elementi fattuali provvisti della necessaria serietà, concretezza e attualità, legittimino il giudizio prognostico circa il fatto che l'operatore economico sia soggetto a forme, anche indirette, di controllo mafioso ovvero che subisca l'influenza condizionante di una organizzazione criminale di tipo mafioso.

Infine, il comma 3, ricalcando sostanzialmente i contenuti dell'articolo 85 del codice delle leggi antimafia (decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159), provvede ad individuare le categorie di soggetti nei cui confronti debbono essere condotti gli accertamenti per verificare l'insussistenza di situazioni pregiudizievoli. Al riguardo, si evidenzia che nell'Allegato 2, che, al pari dell'altro, costituisce parte integrante del Regolamento, sono partitamente individuate le categorie di soggetti contemplati dal diritto civile e commerciale francese corrispondenti a quelle elencate nella summenzionata disposizione del nostro Codice antimafia.

L'articolo 5 delinea la fisionomia e le competenze della Struttura binazionale, chiamata ad assicurare il funzionamento dei meccanismi di prevenzione del rischio di infiltrazioni o condizionamenti da parte della criminalità mafiosa. L'organismo, operante su base paritaria, è composto dal Prefetto di Torino (al quale, sulla falsariga di quanto già fatto in occasione delle opere per l'Expo 2015, vengono attribuiti in via esclusiva i poteri accertativi sulle imprese italiane impiegate nei lavori) e da un Prefetto che verrà individuato dal Governo francese, entrambi assistiti da funzionari delle Amministrazioni interessate e da ufficiali e funzionari di polizia dei due Paesi.

Compito primario della Struttura, che si riunisce periodicamente sulla scorta di un'agenda dei lavori

concordata tra i due Prefetti, è quello di coordinare le verifiche antimafia sugli operatori economici comunicati dal Promotore pubblico. Tra le altre attribuzioni, si segnalano, poi, l'individuazione delle aree di cantiere nelle quali far svolgere, anche da parte di squadre miste italo-francesi, apposite visite ispettive, nonché la definizione di specifiche linee-guida per garantire la protezione di tali aree. L'inosservanza degli obblighi comportamentali prescritti dalle citate linee-guida è sanzionata con un articolato meccanismo di penalità, contrattualmente predeterminate e modulate all'articolo 13 secondo la crescente gravità della violazione commessa, irrogabili dal Promotore pubblico e destinate a rafforzare le misure di sicurezza nei cantieri.

L'articolo 6 del Regolamento disciplina le modalità di alimentazione, di tenuta e di aggiornamento della Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, da parte del Promotore pubblico. Vi sono iscritti gli operatori economici nei cui confronti non siano emerse situazioni ostative antimafia, all'esito degli accertamenti condotti dalla competente Autorità prefettizia, italiana o francese, a seconda del Paese di nazionalità dell'operatore medesimo (per gli operatori di Paesi terzi opera uno specifico meccanismo di attribuzione della competenza definito all'articolo 10).

L'iscrizione nella cennata Lista è indefettibilmente richiesta per tutti i contratti, subappalti, subcontratti e sub-affidamenti, inerenti alla realizzazione della sezione transfrontaliera, quale che ne sia l'importo e la tipologia. Poiché, peraltro, l'elenco in questione costituisce altresì l'Anagrafe degli esecutori dell'opera pubblica, in ciò ricalcandosi l'esperienza maturata dall'Italia nel settore del monitoraggio delle cosiddette «grandi opere», il comma 2 dell'articolo 6 stabilisce che, oltre agli elementi identificativi dell'operatore economico positivamente scrutinato, debbano essere riportati e regolarmente aggiornati a cura del Promotore pubblico una serie di ulteriori informazioni afferenti il contratto, le eventuali modifiche della compagine societaria, le eventuali sanzioni o penalità comminate nei confronti dell'impresa per inadempienze varie.

Come accennato in precedenza, l'iscrizione ha validità di dodici mesi e può essere rinnovata alla scadenza, su richiesta del Promotore pubblico (diretta o su sollecitazione dell'operatore interessato), al positivo esito delle ulteriori verifiche antimafia, comunicato dalla Struttura binazionale. Qualora, peraltro, dovessero in seguito emergere situazioni ostative nuove, o non conosciute in precedenza, la Struttura binazionale provvederà a darne comunicazione al Promotore pubblico affinché cancelli l'impresa dalla Lista. La stessa Struttura, prima di richiedere la cancellazione, potrà valutare di richiedere al Prefetto italiano o francese di sentire l'operatore economico interessato.

Con l'articolo 7, il Regolamento provvede a consentire alle aziende che operano nei settori economici che, secondo la legislazione italiana, si ritengono maggiormente esposti a rischio di infiltrazione mafiosa, individuati dall'articolo 1, comma 52, della legge 6 novembre 2012, n. 190, di richiedere l'iscrizione nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, indipendentemente dalla partecipazione a procedure di selezione per l'aggiudicazione e l'affidamento dei contratti. In tal caso, la Lista bianca-Anagrafe degli esecutori si conformerà alla disciplina delle *white list* di cui alla legge n. 190 del 2012, e ne ricalcherà in tutto la logica di funzionamento.

L'articolo 8 disciplina le modalità di svolgimento delle verifiche antimafia, incentrate sulle «informazioni antimafia» rilasciate dal Prefetto, che rappresentano, alla stregua del nostro ordinamento, lo strumento di accertamento di eventuali tentativi di infiltrazione mafiosa.

La competenza alla conduzione delle verifiche è ripartita tra il prefetto italiano e francese sulla base della nazionalità dell'impresa da «scrutare», restando attribuito alla Struttura binazionale il coordinamento e l'unità di indirizzo delle attività di accertamento.

Sul modello previsto dall'articolo 88 del citato codice antimafia, le verifiche antimafia debbono concludersi entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della richiesta da parte della Struttura binazionale, prorogabile di altri quarantacinque giorni nei casi di maggiore complessità. Ricalcando lo schema italiano, decorsi trenta giorni dalla richiesta, il silenzio della Struttura binazionale sugli esiti delle verifiche consente al Promotore pubblico l'iscrizione dell'operatore economico nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori e la sottoscrizione dei contratti, ovvero l'approvazione o l'autorizzazione dei subappalti e dei subcontratti.

È, inoltre, previsto che, in casi d'urgenza, oppure per contratti, subappalti o subcontratti di importo inferiore a 50.000 Euro, sia consentito al Promotore pubblico di stipulare o autorizzare il contratto sin dal momento della ricezione della richiesta delle verifiche antimafia. Anche in quest'ultima ipotesi, peraltro, resta fermo, in caso di sopravvenienze «negative», l'obbligo per il Promotore pubblico e per l'operatore che ha affidato il subappalto o concluso il subcontratto, di esercitare il recesso ovvero di attivare la clausola risolutiva espressa, che a tal fine deve essere obbligatoriamente inserita negli atti contrattuali ai sensi del successivo articolo 9.

L'eventuale determinazione sfavorevole, assunta in sede di Struttura binazionale, viene comunicata al Promotore pubblico per i conseguenti adempimenti amministrativi, mentre il Prefetto, italiano o francese, che ha curato le verifiche, provvederà ad adottare i pertinenti provvedimenti di competenza che, in caso di decisione sfavorevole, potranno essere impugnati dall'operatore economico interessato dinanzi alla competente Autorità giudiziaria nazionale, nel rispetto delle regole procedurali applicabili in ciascuno dei due Stati.

A quest'ultimo proposito, l'articolo 9 del Regolamento precisa che l'operatore economico viene informato dal Promotore pubblico della decisione negativa adottata nei suoi confronti, fornendogli copia del provvedimento assunto dal competente Prefetto, italiano o francese, e dandogli indicazioni circa termini e modalità per l'eventuale presentazione di una impugnativa in sede giurisdizionale. Se tale decisione riguarda un operatore economico titolare di un contratto in corso di esecuzione, oltre a cancellarlo dalla Lista, il Promotore recede dal relativo contratto, ovvero revoca l'approvazione o l'autorizzazione, fermo restando -- sul modello di quanto previsto dalla normativa antimafia italiana -- il pagamento delle opere eseguite ed il rimborso delle spese già sostenute per eseguire il rimanente, nel limite delle utilità conseguite. Analogamente, per quanto riguarda i subappalti ed i subcontratti, la sopravvenuta ostatività determina la caducazione automatica, a mezzo di risoluzione stragiudiziale, di tutti i contratti, subappalti e subcontratti della filiera di imprese, dandosi attuazione alla clausola risolutiva espressa di cui si è detto in precedenza.

L'articolo 10 determina criteri finalizzati ad individuare, in termini quanto più possibile oggettivi, la competenza da ripartire tra Italia e Francia per le verifiche antimafia che riguardino l'operatore economico di un Paese terzo.

L'articolo 11, all'evidente scopo di consentire lo svolgimento di tempestive ed accurate verifiche antimafia, prevede, per tutte le imprese iscritte nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, l'obbligo di trasmettere al Promotore pubblico (che ne dà immediata comunicazione alla Struttura binazionale) copia degli atti che riguardino le modifiche degli assetti societari o gestionali dell'impresa, entro i trenta giorni successivi all'intervenuta modificazione, sancendo l'eventuale inosservanza con una sanzione amministrativa pecuniaria irrogata dal Prefetto competente.

L'articolo 12 disciplina il tracciamento ed il monitoraggio finanziario dei pagamenti relativi ai contratti per la realizzazione dell'opera pubblica.

Il meccanismo previsto prescrive a tal fine l'utilizzo di conti correnti dedicati, ancorché non in via esclusiva, all'esecuzione del contratto e di bonifici SEPA, come unici strumenti di veicolazione del denaro. È, inoltre, stabilito che sia riportato su ciascuno strumento di pagamento e su ogni fattura il codice identificativo, espressamente indicato, e univocamente riferito ai lavori della nuova linea ferroviaria.

Allo scopo di rendere effettivo il rispetto delle suddette prescrizioni per l'intera filiera delle imprese, il Promotore pubblico è tenuto ad inserire nei propri contratti, ed a far inserire in quelli approvati o autorizzati, specifiche clausole, prevedendosi in particolare che il mancato utilizzo dello strumento del bonifico SEPA costituisce causa di risoluzione del contratto; dal canto suo, il Prefetto, italiano o francese, che ha svolto gli accertamenti antimafia applica sanzioni amministrative pecuniarie, nella misura prevista dall'articolo 6 della legge 13 agosto 2010, n. 136.

L'articolo 13 prevede le penalità di competenza del Promotore pubblico, contrattualmente predeterminate, per le violazioni degli obblighi comportamentali definiti dalla Struttura binazionale, prevedendo, per le violazioni reiterate, la risoluzione del contratto, cui consegue la cancellazione dalla

Lista bianca-Anagrafe degli esecutori per un periodo non inferiore a due anni e non superiore a cinque. Gli introiti di tali penalità sono destinati alla attuazione di interventi, attività o servizi finalizzati al rafforzamento della sicurezza antimafia nella realizzazione dei lavori della sezione transfrontaliera, con particolare riguardo alla vigilanza, anche a distanza, delle aree di cantiere, secondo criteri e indicazioni impartiti dalla Struttura binazionale.

Il Titolo IV reca, infine, disposizioni transitorie e finali. In particolare, l'articolo 14 stabilisce che tutti i contratti, subappalti e subcontratti, i cui effetti non si siano già esauriti, vengono adeguati senza ritardo ai contenuti del Regolamento, tramite atto aggiuntivo.

L'articolo 15 stabilisce che le disposizioni del Regolamento, in particolare in caso di evoluzione della normativa di cui agli articoli 3 e 4 ed agli allegati 1 e 2, possono essere modificate mediante deliberazione della Commissione intergovernativa di comune accordo tra le Parti, fatto salvo il rispetto delle regole costituzionali dell'una o dell'altra parte. Tali deliberazioni entrano in vigore a seguito della loro pubblicazione e ufficiale conoscenza in Italia e Francia.

Relazione tecnica

Per la realizzazione della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, si provvederà a legislazione vigente con le modalità previste dai commi 232, lettere b) e c), e 233 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, per successivi lotti costruttivi non funzionali, impegnativi per le parti nei soli limiti di finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili, ed in coerenza con i lotti costruttivi previsti nel crono programma dei lavori.

Entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, il CIPE delibererà in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, che ammontano a 2.564,7 milioni di euro a valere sulla predetta autorizzazione di spesa.

Regolamento dei contratti, adottato a Torino il 7 giugno 2016

Per quanto concerne l'applicazione del Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, l'articolo 5 istituisce una Struttura binazionale paritetica, costituita dal Prefetto di Torino e dal Prefetto designato dal Governo francese, con lo scopo di coordinare le verifiche antimafia sugli operatori economici previste dall'articolo 4 del Regolamento stesso.

Essa si riunisce periodicamente, secondo l'agenda dei lavori definita d'intesa tra i due prefetti (articolo 5, comma 2). Si può prudenzialmente stimare una media di 4 **riunioni annuali**, da tenersi alternativamente in Italia e in Francia: la delegazione italiana sarà composta da tre componenti con qualifica di dirigente appartenente ai ruoli delle Forze di Polizia o equiparati; la durata delle riunioni sarà di 2 giorni.

Riunioni in Francia:

Per il calcolo della diaria giornaliera è stato considerato il gruppo III della Tabella B di cui al D.M. 13 gennaio 2003, pari a € 131,11, ridotta del 20% = € 104,89; da ridurre ulteriormente di 1/3 (rimborso spese albergo) per un importo di € 69,93 ($104,89 - 34,96$). Alla diaria prevista è sottratta la quota fissa di € 51,65: $69,93 - 51,65 = € 18,28$.

Su tale quota di € 18,28 è applicato un coefficiente di lordizzazione di 1,58 determinando un importo imponibile pari a € 28,88, su cui sono applicati gli oneri sociali e l'Irap a carico dello Stato per una percentuale complessiva pari al 32,70% (24,20% oneri sociali + 8,50% Irap), determinando un importo pari a € 9,44.

Si è proceduto a sommare la diaria di € 69,93 e gli oneri sociali e Irap a carico dello Stato pari a € 9,44, determinando un importo complessivo di € 79,37, onere finale per diaria da corrispondere a ciascun dirigente a cui spetta il rimborso delle spese di albergo.



Pertanto le riunioni in Francia (Lione) avranno i seguenti oneri:

- Spese di soggiorno: € 150 x 3 persone x 1 notte x 2 missioni annue =	€ 900
- Spese di missione: € 79,37 x 3 persone x 2 giorni x 2 missioni annue =	€ 952,44
- Biglietti treno a/r Torino-Lione: € 165 (€ 150 + maggiorazione 10% ex l. 836/1973) x 3 persone x 2 missioni annue =	€ 990
Totale: (oneri valutati) € 900 + 952,44 + 900 =	€ 2.842,44

Riunioni in Italia:

Le riunioni in Italia, che prevedono la partecipazione di 6 persone (tre italiani e tre ospiti) per due giorni, avranno i seguenti oneri:

- coffe break per 6 persone x 2 riunioni	€ 200
- colazioni di lavoro per 6 persone x 2 riunioni	€ 800
Totale: (oneri autorizzati)	€ 1.000

Totale oneri per le riunioni della Struttura binazionale paritetica: € 3.842,44

E' altresì previsto lo svolgimento di visite ispettive tramite apposite squadre miste, formate da funzionari e ufficiali di polizia di entrambi gli Stati, che agiscono conformemente alle disposizioni della decisione quadro 2002/465/GAI del Consiglio UE del 13 giugno 2002, relativa alle squadre investigative comuni (articolo 5, comma 3).

Si può prudenzialmente stimare una media di 3 visite ispettive annuali in territorio francese, con durata di 2 giorni: per parte italiana, la squadra sarà composta da 24 componenti (20 unità di personale delle Forze di Polizia e 4 unità di personale dell'Ispettorato del Lavoro, con qualifica direttiva o equiparata).

Per il calcolo della diaria giornaliera per le 20 unità di personale delle Forze di Polizia è stato considerato il gruppo IV della Tabella B di cui al D.M. 13 gennaio 2003, pari a € 123,79, ridotta del 20% = € 99,03; da ridurre ulteriormente di 1/3 (rimborso spese albergo) per un importo di € 66,02 (99,03 - 33,01). Alla diaria prevista è sottratta la quota fissa di € 51,65: 66,02 - 51,65 = € 14,37.

Su tale quota di € 14,37 è applicato un coefficiente di lordizzazione di 1,58 determinando un importo imponibile pari a € 22,70, su cui sono applicati gli oneri sociali e l'Irap a carico dello Stato per una percentuale complessiva pari al 32,70% (24,20% oneri sociali + 8,50% Irap), determinando un importo pari a € 7,42.

Si è proceduto a sommare la diaria di € 66,02 e gli oneri sociali e Irap a carico dello Stato pari a € 7,42, determinando un importo complessivo di € 73,44, onere finale per diaria da corrispondere a ciascun accompagnatore a cui spetta il rimborso delle spese di albergo.



Pertanto le visite ispettive in Francia per 20 unità di personale delle Forze di Polizia avranno i seguenti oneri:

- Spese di soggiorno: € 150 x 20 persone x 1 notte x 3 missioni annue = € 9.000
- Spese di missione: € 73,44 x 20 persone x 2 giorni x 3 missioni annue = € 8.812,8

Non sono previste spese per il trasporto nei cantieri oggetto di ispezione in quanto per prassi si utilizzano i veicoli in dotazione alle Forze di Polizia utilizzati nell'ordinaria attività ispettiva.

Totale: (oneri valutati) € 9.000 + 8.812,8 = **€ 17.812,8**

Per quanto concerne le 4 unità di personale dell'Ispettorato del Lavoro, si stimano i seguenti oneri:

- Spese di trasporto: € 90 x 4 persone x 3 missioni annue = € 1.080
 - Spese di soggiorno: € 150 x 4 persone x 1 notte x 3 missioni annue = € 1.800
 - Vitto: € 60 al giorno x 4 persone x 2 giorni x 3 missioni annue = € 1.440
- Totale: (oneri valutati) € 1.080 + 1.800 + 1.440 = **€ 4.320**

L'importo unitario delle spese di trasporto è stato individuato in via di mera stima atteso che non è possibile definire *ex ante*, per la natura stessa dell'attività ispettiva, il quando e il dove saranno effettuate le ispezioni.

Totale oneri per visite ispettive: € 17.812,8 + 4.320 = € 22.132,8

Pertanto l'onere totale derivante dal Regolamento dei contratti ammonta a € 25.975,24, arrotondato a € 25.975 a decorrere dal 2017. Di questi, € 24.975 hanno natura di onere valutato ed € 1.000 di onere autorizzato. Per la copertura finanziaria dell'importo si provvede mediante corrispondente riduzione della proiezione, per gli anni 2017 e 2018, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

Ai fini della clausola di salvaguardia in caso di scostamento dell'onere si utilizzerà il Programma n. 3.1 – Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica della Missione 3 "Ordine Pubblico e Sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'Interno.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito



em ☒ POSITIVO
27 SET. 2016

☐ NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Il 30 gennaio 2012 l'Italia ha firmato un accordo con la Francia per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. L'art. 18 dell'Accordo ha fissato la ripartizione dei costi dell'opera (parte comune Italia - Francia, sezione transfrontaliera) nella misura del 57,9% a carico dell'Italia e del 42,1% a carico della Francia, detratto il contributo europeo e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, fino al valore del costo certificato a gennaio 2012. Oltre tale ammontare, i costi saranno suddivisi tra i due Paesi in misura paritaria.

Il 24 febbraio 2015 gli Stati hanno sottoscritto un altro Accordo "per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino Lione". L'art. 3 di questo Accordo prevede che un successivo Protocollo addizionale precisi le modalità di applicazione dell'art. 18 dell'Accordo del 2012, per tenere conto dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori definitivi.

La firma del Protocollo addizionale, avvenuta l'8 marzo 2016 in occasione del Vertice bilaterale italo-francese di Venezia, e la successiva validazione del Regolamento dei contratti, avvenuta il 7 giugno 2016, hanno completato l'iter procedurale.

In coerenza con il programma di governo, deve pertanto essere avviata la ratifica del complesso formato dall'Accordo del 2015 e dal Protocollo addizionale del 2016, nonché dell'annesso Regolamento dei contratti. A seguito della ratifica potranno essere avviati i lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la Commissione europea potrà mettere a disposizione il cofinanziamento europeo dell'opera.

2) Analisi del quadro normativo nazionale

Con la legge 23 aprile 2014, n.71, l'Italia ha ratificato e dato esecuzione all'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.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

Non si ravvisa alcun impatto diretto su leggi e regolamenti vigenti.

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

Non risultano elementi di incompatibilità con i principi costituzionali.

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

Non risultano elementi di incompatibilità con le competenze e funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

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

Non emergono profili di incompatibilità.



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

La materia non è oggetto di delegificazione o di semplificazione normativa.

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 la materia all'esame del Parlamento.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza, ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.

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

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Non risultano elementi di incompatibilità con l'ordinamento comunitario.

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

Non sussistono procedure d'infrazione su questioni attinenti la materia.

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

La ratifica degli Accordi non presenta profili di incompatibilità con gli altri obblighi internazionali assunti dall'Italia.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Allo stato attuale non risultano giudizi pendenti presso la Corte di Giustizia delle Comunità europee relativamente ad analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano indirizzi giurisprudenziali e pendenza di giudizi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non risultano analoghi Accordi stipulati da altri Stati membri dell'Unione Europea.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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

Le disposizioni del presente provvedimento non introducono nuove definizioni normative.

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

La verifica è stata effettuata con esito positivo.



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

Trattandosi di disegno di legge di ratifica di accordo internazionale non è stata adottata la tecnica della novella.

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

Non sussistenti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il provvedimento legislativo non contiene norme aventi la suddetta natura.

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

Trattandosi di disegno di legge di ratifica di accordo internazionale non vi sono deleghe aperte sul medesimo oggetto.

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

Il provvedimento non necessita di atti successivi attuativi.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche.

Non è stata rilevata la necessità di tale intervento.



Analisi di impatto della regolamentazione (AIR)

SEZIONE I: IL CONTESTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE

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

Il 30 gennaio 2012 fu firmato l'Accordo tra Italia e Francia per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. L'art. 18 dell'Accordo ha fissato la ripartizione dei costi dell'opera (parte comune Italia - Francia, sezione transfrontaliera) nella misura del 57,9% a carico dell'Italia e del 42,1% a carico della Francia, detratto il contributo europeo e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, fino al valore del costo certificato a gennaio 2012. Oltre tale ammontare, i costi saranno suddivisi tra i due Paesi in misura paritaria.

Il 24 febbraio 2015 gli Stati hanno sottoscritto un altro Accordo "per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino Lione". L'art. 3 di questo Accordo prevede che un successivo Protocollo addizionale precisi le modalità di applicazione dell'art. 18 dell'Accordo del 2012, per tenere conto dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori definitivi.

La firma del Protocollo addizionale, avvenuta l'8 marzo 2016 in occasione del Vertice bilaterale italo-francese di Venezia, e la successiva validazione del Regolamento dei contratti, avvenuta il 7 giugno 2016, hanno completato l'iter procedurale.

Deve pertanto essere avviata la ratifica del complesso formato dall'Accordo del 2015 e dal Protocollo addizionale del 2016, nonché dell'annesso Regolamento dei contratti. A seguito della ratifica potranno essere avviati i lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la Commissione europea potrà mettere a disposizione il cofinanziamento europeo dell'opera.

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

Il complesso formato dall'Accordo del 2015 e dal Protocollo addizionale del 2016, nonché dell'annesso Regolamento dei contratti, consentirà di dare avvio alla fase esecutiva dei lavori per la costruzione della tratta ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Lione.

C) La 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.

Il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati potrà essere verificato con l'effettivo avvio dei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario.

D) Indicazione delle categorie di soggetti pubblici e privati destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

A beneficiare del provvedimento sarà l'intero sistema-Paese, ad iniziare dalle imprese coinvolte nella realizzazione del collegamento ferroviario.

SEZIONE II: PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

I negoziati tra i rappresentanti del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'interno e del Ministero



dell'economia e delle finanze della Repubblica italiana e i rappresentanti della controparte francese hanno condotto alla finalizzazione dei testi oggetto della ratifica.

SEZIONE III: VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE (OPZIONE ZERO)

L'opzione di non intervento non risulta percorribile alla luce della normativa vigente e in particolare dell'articolo 80 della Costituzione. Inoltre essa, configurandosi quale mancato adempimento dell'obbligazione politica assunta sul piano internazionale con la firma dell'Accordo, determinerebbe un deterioramento dei rapporti internazionali che avrebbe una sicura ricaduta negativa sull'immagine del Paese, minandone la credibilità sul piano internazionale.

SEZIONE IV: OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Per le specifiche finalità dell'intervento, a livello internazionale, non sono state ravvisate scelte alternative, né era possibile negoziare dei testi sostanzialmente diversi da quelli concordati con la controparte.

La stipula di detti Accordi è stata, pertanto, ritenuta la soluzione ottimale al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati.

SEZIONE V: GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

A) Gli svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sull'organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazioni.

Non sussistono svantaggi, tranne l'onere individuato all'articolo 3 del disegno di legge e che consentirà, comunque, di realizzare una linea ferroviaria che assicurerà notevoli vantaggi all'intero sistema-Paese.

B) L'individuazione e la stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Non sono individuabili o stimabili gli effetti, diretti e indiretti, dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

C) L'indicazione e la stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese.

Non sussistono oneri informativi e relativi costi amministrativi introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese.

D) Le condizioni e i fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione.

Non sussistono condizioni o fattori esterni attualmente prevedibili, che possano incidere sulla corretta attuazione del provvedimento. Il provvedimento non produrrà impatto sull'organizzazione delle Amministrazioni, in quanto le materie e gli istituti in esso previsti rientrano nelle normali attribuzioni degli organi nazionali competenti alla sua esecuzione.

Gli oneri derivanti dall'applicazione del presente Accordo sono specificatamente indicati nell'articolo 3 (copertura finanziaria) del disegno di legge di ratifica.

SEZIONE VI: INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE



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

SEZIONE VII: LE MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'interno della Repubblica italiana.

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

Al provvedimento sarà data pubblicità tramite il sito internet del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'Interno, ciascuno per la parte di rispettiva competenza seguiranno l'esecuzione e l'effettiva attuazione degli Accordi con la verifica diretta, tramite i propri Uffici interessati, delle attività espletate.

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

Gli Accordi potranno essere emendati con il consenso reciproco delle Parti.

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

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si procederà alla relazione di verifica dell'impatto regolatorio che terrà conto, prioritariamente, dell'avanzamento dei lavori per la realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione.



(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti Trattati:

a) 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;

b) Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, conformemente all'articolo 3 del Protocollo medesimo.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data ai Trattati di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto, rispettivamente, dall'articolo 7 dell'Accordo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), e dall'articolo 4 del Protocollo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b).

Art. 3.

*(Realizzazione dell'Opera
per lotti costruttivi)*

1. La sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione prevista dall'Accordo di cui all'articolo 1 (di seguito denominata «Opera») è realizzata con le modalità previste dall'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, commi 232, lettere b) e c), e 233, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

2. Agli oneri per missioni derivanti dal Regolamento dei contratti di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b), che costituisce parte integrante del Protocollo addizionale, valutati in euro 24.975 annui e pari a euro 1.000 annui a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2017 e 2018, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

3. Ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministro dell'interno provvede al monitoraggio dei relativi oneri e riferisce in merito al Ministro dell'economia e delle finanze. Nel caso si verifichino o siano in procinto di verificarsi scostamenti rispetto alle previsioni di cui al comma 2, il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro dell'interno, provvede mediante riduzione, nella misura necessaria alla copertura finanziaria del maggior onere risultante dall'attività di monitoraggio, delle dotazioni finanziarie di parte corrente di cui all'articolo 21, comma 5, lettere b) e c), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni, destinate alle spese di missione nell'ambito del programma di spesa «Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica» della missione «Ordine pubblico e sicurezza» dello stato di previsione del Ministero dell'interno.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce senza ritardo alle Camere con apposita relazione in merito alle cause degli scostamenti e all'adozione delle misure di cui al comma 3.

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

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 l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della 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 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 direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico,

Vista la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione,

Vista la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sulle procedure d'appalto nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali,

Visto il Regolamento UE n° 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo,

Considerato il Regolamento UE n°1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e sottolineando l'importanza strategica della rete centrale, che comprende, all'interno del corridoio Mediterraneo, il progetto Torino-Lione, asse portante dell'attraversamento delle Alpi,

Considerato il Regolamento UE n°1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il Meccanismo per collegare l'Europa,

Vista la Convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e ai tratti di ferrovia compresi tra tali 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, e segnatamente il suo articolo 4, in seguito "Accordo del 29 gennaio 2001",

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

Considerato l'Accordo firmato il 30 gennaio 2012 a Roma per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e segnatamente il terzo comma dell'articolo 1, in seguito "Accordo del 30 gennaio 2012",

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

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 tese a orientare gli spostamenti verso tale modalità, in conformità con le esperienze internazionali di maggior successo,

Considerando che la rete transeuropea dei trasporti comporta una rete centrale composta da 9 corridoi,

Considerando che il corridoio mediterraneo comprende un unico attraversamento ferroviario delle Alpi italo-francesi tra il Lago di Ginevra e il Mediterraneo,

Considerando che, come affermato nei testi sopra citati, la sezione transfrontaliera del collegamento Torino-Lione è un progetto di fondamentale interesse economico ed ecologico a livello europeo,

Prendendo atto delle proposte della Commissione intergovernativa,

Hanno convenuto le seguenti disposizioni:

Articolo 1: Oggetto

Le Parti, prendendo atto dei nuovi elementi derivanti dalle disposizioni del Regolamento UE n°1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 e del loro impatto sul traffico interessato nonché dell'avanzamento di altri progetti simili attraverso le Alpi svizzere ed austriache, stabiliscono con il presente Accordo successivo agli Accordi sottoscritti il 29 gennaio 2001 a Torino e il 30 gennaio 2012 a Roma di avviare la realizzazione dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera, quale definita all'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, e ne affidano la realizzazione al Promotore pubblico di cui agli articoli 2 e 6 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, e denominato « Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas », istituito in data 23 febbraio 2015.

Articolo 2: Impegno comune contro le infiltrazioni mafiose

Le parti riaffermano la loro determinazione a lottare con la più grande fermezza contro ogni pratica mafiosa e ad attuare delle disposizioni esigenti nel quadro della stipula degli appalti pubblici e della loro esecuzione. A tal fine si impegnano a dotare il Promotore pubblico con un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso su tale argomento. Questo Regolamento sarà validato dalla Commissione intergovernativa.

Articolo 3: Applicazione dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012

Il costo certificato del progetto inclusivo delle alee e degli imprevisti, di cui al primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, è definito a valuta gennaio 2012 a conclusione dell'iter di certificazione dei costi, in corso all'atto della firma del presente Accordo. Il suddetto costo certificato è validato in un protocollo addizionale al presente Accordo, da concludere da uno scambio di lettere. Questo protocollo addizionale precisa anche le modalità di applicazione dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, al fine di tenere conto dell'attualizzazione monetaria e anche dell'evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori definitivi. L'aggiudicazione da parte del Promotore pubblico degli appalti per i lavori definitivi, di cui all'articolo 1 del presente Accordo, potrà intervenire soltanto dopo l'entrata in vigore di questo protocollo addizionale. Con quest'ultimo, il presente Accordo costituisce il protocollo addizionale di cui all'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001.

Articolo 4: Organizzazione della committenza di lavori connessi

La responsabilità del Promotore pubblico per la conclusione e il monitoraggio dell'esecuzione dei contratti richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera, come previsto all'articolo 6.1 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, non esclude la possibilità, per il Promotore pubblico, di affidare ai gestori competenti la funzione di stazione appaltante per la progettazione e la realizzazione di lavori resi necessari dagli impatti della sezione transfrontaliera sulle infrastrutture e sugli impianti dei suddetti gestori. Le relative convenzioni che saranno concluse tra il Promotore pubblico e tali gestori saranno sottoposte al parere della commissione dei contratti, alle condizioni previste per i contratti all'articolo 7.5 dell'Accordo del 30 gennaio 2012.

Articolo 5: Modalità di funzionamento del Promotore pubblico

La prima frase del secondo comma dell'articolo 7.5 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 è modificata come segue: «La Commissione dei contratti pronuncia il proprio parere entro i tempi minimi possibili e comunque entro il termine massimo di 90 giorni complessivi dalla data in cui è stata adita».

Alla luce delle esperienze di funzionamento della Commissione dei contratti gli articoli dal 7.2 al 7.6 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 potranno essere emendati con scambi di lettere tra le Parti.

Articolo 6: Gestore di infrastrutture della linea storica

All'articolo 24 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 sono eliminate le parole «Nel termine di due anni dopo la sottoscrizione del presente Accordo». In coerenza con l'articolo 25 del medesimo Accordo, la modifica della 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, prevista all'articolo 24 consentirà segnatamente di trasferire al Promotore pubblico il ruolo di gestore d'infrastruttura della linea storica tra le interconnessioni con la nuova linea, a una data che sarà stabilita da tale modifica.

Articolo 7: Disposizioni finali

7.1 Emendamenti

Il presente Accordo può essere emendato mediante accordo tra le Parti. Le condizioni di entrata in vigore di tali emendamenti saranno stabilite da ogni accordo.

7.2 Risoluzione delle controversie, tribunale arbitrale

Le disposizioni dell'articolo 27 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 relative alle controversie tra le Parti si applicano ugualmente per l'interpretazione e l'applicazione del presente Accordo.

7.3 Ratifica, entrata in vigore

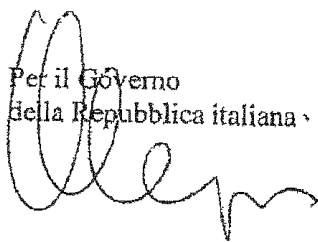
Ciascuna delle Parti notifica all'altra il completamento delle procedure costituzionali previste per quanto concerne l'entrata in vigore del presente Accordo, che prende effetto dopo l'entrata in vigore del protocollo addizionale di cui all'articolo 3.

Le disposizioni del presente Accordo prevalgono su quelle degli accordi del 15 gennaio 1996, del 29 gennaio 2001 e del 30 gennaio 2012 nella misura in cui sono ad esse contrarie o le sostituiscono.

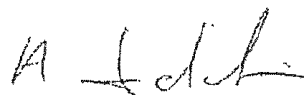
In fede di che, i rappresentanti delle Parti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto il loro sigillo.

Fatto a Parigi, il 24 febbraio 2014, 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





**Ministero degli Affari Esteri e
Della Cooperazione
Internazionale**

SERVIZIO PER GLI AFFARI GIURIDICI, DEL
CONTENZIOSO DIPLOMATICO E DEI TRATTATI
UFF. I

PROCESSO VERBALE

L'anno duemilaquindici, addì 5 del mese di marzo nella sede del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, i sottoscritti:

- Consigliere di Legazione Mirta Gentile, Capo dell'Ufficio I del Servizio per gli affari giuridici, del contenzioso diplomatico e dei trattati,
- e
- Assistente Amministrativo Alessandro Pusino, in servizio presso l'ufficio I del predetto Servizio,

hanno proceduto - conformemente all'art. 79, lettera a) della Convenzione di Vienna del 1969 sul Diritto dei Trattati - alla correzione del seguente errore materiale nel testo originale in lingua italiana ed in lingua francese della parte italiana dell'Accordo per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 e depositato presso questo Servizio.

Testo in lingua italiana

Paragrafo finale allinea

In luogo della formulazione "fatto a Parigi il 24 febbraio 2014..." è stato corretto "fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 ...".

Testo in lingua francese

Paragrafo finale allinea

In luogo della formulazione "fait à Paris le 24 février 2014..." è stato corretto "fait à Paris le 24 février 2015 ...".

Di quanto sopra è stato redatto il presente Processo Verbale, composto di pagine una, chiuso oggi 5 marzo 2015, alle ore 12.15

Il Capo dell'Ufficio

Consigliere di Legazione Mirta Gentile

L'assistente amministrativo

Alessandro Pusino

PROTOCOLLO ADDIZIONALE
ALL'ACCORDO DEL 24 FEBBRAIO 2015

per l'avvio dei lavori definitivi della
sezione transfrontaliera
della nuova linea ferroviaria Torino Lione

tra

il Governo della Repubblica italiana

e

il Governo della Repubblica francese

*Il Governo della Repubblica italiana
e*

Il Governo della Repubblica francese

qui di seguito designati "le Parti",

Vista la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione,

Vista la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sulle procedure d'appalto nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali,

Considerato il Regolamento UE n°1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il Meccanismo per collegare l'Europa,

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, e segnatamente il suo articolo 4, in seguito "Accordo del 29 gennaio 2001",

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

Considerato l'Accordo firmato il 30 gennaio 2012 a Roma per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e segnatamente il terzo comma dell'articolo 1, in seguito "Accordo del 30 gennaio 2012",

Considerato l'Accordo firmato il 24 febbraio 2015 a Parigi per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, in seguito "Accordo del 24 febbraio 2015",

Prendendo atto delle proposte della Commissione intergovernativa,

Hanno convenuto le seguenti disposizioni:

Articolo 1: Oggetto

Conformemente alla volontà congiunta delle Parti, il presente Protocollo addizionale è da intendersi come il protocollo addizionale da concludere tramite uno scambio di lettere come previsto all'articolo 3 dell'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Articolo 2: Costo certificato – Costo previsionale a fine lavori – Applicazione dell'Articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012

2.1. Le Parti fissano il costo di 8.300 milioni di euro della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, certificato ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ed espresso alla data di valuta gennaio 2012. I costi relativi al costo certificato sono precisati al punto 2. dell'allegato al presente Protocollo addizionale.

2.2. Al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi.

Tale attualizzazione è soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino al completamento dei lavori, sulla base dell'indice di riferimento come definito al punto 3. dell'allegato al presente Protocollo addizionale con adeguamento finale degli eventuali scostamenti rilevati.

2.3. Per l'attuazione delle disposizioni relative alla ripartizione dei costi tra le Parti, le spese reali relative al costo certificato sono attualizzate alla data di valuta gennaio 2012, secondo le modalità come definite al punto 1. dell'allegato al presente Protocollo addizionale.

Ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, fin quando l'ammontare totale delle suddette spese attualizzate alla data di valuta gennaio 2012 non supera il costo certificato del progetto stabilito al punto 2.1., la chiave di ripartizione delle spese reali è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie; oltre tale importo, i costi saranno ripartiti in parti uguali tra la Parte italiana e la Parte francese, tranne per gli eventuali sovracosti riguardanti i lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno eccedenti il limite di 81 milioni di euro che, conformemente al terzo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, sono totalmente a carico della Parte italiana.

Articolo 3: Prevenzione delle infiltrazioni mafiose e contrasto della criminalità organizzata

In applicazione dell'articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio 2015, le Parti s'impegnano a cooperare più strettamente per contrastare con grande fermezza la criminalità organizzata e prevenire ogni rischio o tentativo d'infiltrazione mafiosa nell'ambito della stipulazione e dell'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione della sezione transfrontaliera.

In tal senso, conferiscono alla Commissione intergovernativa l'incarico di lavorare all'elaborazione di un regolamento dei contratti estremamente rigoroso in materia.

Tale regolamento dovrà in particolare:

- trarre ispirazione dalle più pertinenti legislazioni in materia vigenti in entrambi i paesi, in particolare facendo riferimento alle norme previste nell'ordinamento giuridico italiano, vista la loro compatibilità con il diritto comunitario, volte ad escludere le imprese che potrebbero essere interessate da qualunque pratica mafiosa;

- prevedere l'attuazione di tutti i meccanismi binazionali necessari per permettere la corretta applicazione delle norme specifiche che saranno state definite dal regolamento dei contratti e per facilitare la cooperazione tra i servizi competenti dei due paesi a questo scopo.

Il suddetto regolamento dei contratti verrà allegato al complesso formato dall'Accordo del 24 febbraio 2015 e dal presente Protocollo addizionale, diventandone parte integrante.

Articolo 4: Disposizioni finali

Ciascuno delle Parti notifica all'altra il completamento delle procedure costituzionali previste per quanto concerne l'entrata in vigore del presente Protocollo addizionale, che prende effetto il primo giorno del primo mese successivo al giorno della ricezione della seconda notifica.

L'Accordo del 24 febbraio 2015 e il presente Protocollo addizionale entrano in vigore in modo concomitante e costituiscono insieme il protocollo addizionale di cui all'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001 per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Le disposizioni del presente Protocollo addizionale prevalgono su quelle degli accordi del 15 gennaio 1996, del 29 gennaio 2001, del 30 gennaio 2012 e del 24 febbraio 2015 nella misura in cui sono ad esse contrarie o le sostituiscono.

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

Fatto a Venezia, il 6 MARZO 2016, 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

A 

ALLEGATO

1. L'attualizzazione delle spese reali di cui all'articolo 2 del presente Protocollo addizionale è effettuata secondo i seguenti parametri:

I coefficienti utilizzati per l'attualizzazione corrispondono ai valori assunti dall'indice di riferimento I_{NLT} definito nel punto 3. del presente allegato.

Se $D_{m,n}$ rappresenta le spese in euro correnti del mese m dell'anno n , il valore di queste spese attualizzate a gennaio 2012, $D_{m,n(01/2012)}$ viene considerato pari a:

$$D_{m,n(01/2012)} = D_{m,n} \times (I_{NLT(01/2012)} / I_{NLT(m,n)})$$

in cui:

- $I_{NLT(01/2012)}$ è pari al valore assunto dall'indice I_{NLT} nel gennaio 2012;
- $I_{NLT(m,n)}$ è pari al valore assunto dall'indice I_{NLT} nel mese m dell'anno n .

2. Spese incluse nel costo certificato del progetto:

- a. Il costo certificato del progetto di cui al primo comma dell'articolo 2 del presente Protocollo addizionale comprende l'insieme delle spese legate alla realizzazione della sezione transfrontaliera, compresi i costi del Promotore pubblico (TELT) e il contributo per la realizzazione dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno, nel limite della suma di 81 milioni di euro, definita all'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;
- b. Le sole spese non prese in considerazione nel costo certificato del progetto sono:
 - i. le spese per acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento, per complessivi 309 milioni di euro a valore gennaio 2012, che, in applicazione del secondo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, sono a carico di ciascuna delle Parti sul proprio territorio, al netto del contributo dell'Unione europea;
 - ii. le spese del programma di attività di studi, ricognizioni e lavori preliminari iscritte nel bilancio 2015 convalidato dal Consiglio di amministrazione di "Lyon Turin Ferroviare" del 9 dicembre 2014 e che sono effettivamente sovvenzionate al 50 % dall'Unione europea. Tali spese sono finanziate in parti uguali dalle due Parti;
 - iii. gli eventuali oneri finanziari risultanti dall'accensione, da parte di TELT, di mutui destinati a coprire i fabbisogni di tesoreria di qualsiasi natura legati alla realizzazione del progetto, nelle more dei versamenti delle somme dovute a TELT in applicazione della programmazione finanziaria previsionale in vigore, convalidata dalle due Parti. Tali eventuali oneri finanziari richiedono una contabilità specifica, tenuta da TELT. Ciascuno Stato si assume gli oneri finanziari attribuibili al versamento del suo contributo, ivi compresi gli oneri finanziari attribuibili al versamento della sovvenzione europea relativa a ciascuno Stato.

3. Modalità di determinazione del valore dell'indice di riferimento I_{NUTL} applicabile alle spese

3.1. Struttura dei costi e principi di indicizzazione

L'indice del costo d'investimento del progetto I_{NUTL} prende in considerazione le evoluzioni delle congiunture in entrambi i paesi e la scomposizione dei costi, tra i paesi e per natura dei lavori.

Per la parte francese, sono stati utilizzati i seguenti indici per stimare l'evoluzione del prezzo dell'opera:

- Opere Civili:

- Lavori in sotterraneo = Indice (Lavori pubblici) TP 05b
- Lavori all'aperto = Indice TP 01

- Impianti = Indice TP 01

- Acquisizioni fondiaria e misure di accompagnamento = Indice dei Prezzi al Consumo, tabacco escluso (IPC tabacco escluso)

- Gestione del progetto = Indice Ingegneria SYNTEC.

Per la parte italiana, vengono utilizzati indici analoghi che comprendono le stesse componenti sulla base di indici italiani.

3.2 Indice I_{NUTL}

I_{NUTL} è espresso come segue:

$$I_{NUTL} = \sum_{Y=1}^n P_{Y,X} [P_{TS,X} I_{TS,X} + P_{TE,X} I_{TE,X} + P_{EQ,X} I_{EQ,X} + P_{AA,X} I_{AA,X} + P_{MP,X} I_{MP,X}]$$

Con: $P_{Y,X}$ il peso della componente Y per la parte X

$I_{Y,X}$ l'indice della componente Y per la parte X

TS le Opere Civili - Lavori Sotterranei

TE le Opere Civili - Lavori Esterni

EQ gli impianti

AA le acquisizioni e misure di accompagnamento

MP la gestione del progetto

Con $\sum_{Y=1}^n P_{Y,X} = 1$

Per definire l'indice, è utilizzata la composizione del costo d'investimento secondo le proporzioni definite nel progetto di riferimento, come indicato nella tabella qui sotto:

Categorie di costi	Francia	Italia	Totale
Opere civili + ambiente + risoluzione interferenza	49,1%	21,3%	70,3%
- di cui: lavori sotterranei	44,1%	15,4%	59,5%
- di cui: lavori esterni	5,0%	5,9%	10,8%
Impianti + linea storica	14,0%	6,4%	20,4%
Acquisizioni fondiarie e misure di accompagnamento	1,3%	2,3%	3,6%
Gestione del progetto (TELT)	3,1%	2,5%	5,6%
Totale	67,5%	32,5%	100,0%

Questo il risultato per il valore dell'indice di riferimento del mese m dell'anno n , a seconda degli indici relativi allo stesso mese dello stesso anno delle varie componenti:

$$\begin{aligned} \text{IND}_{\text{LTP}}(m/n) = & 44,1\% \times I_{\text{opere civili - lavori sotterranei, Fr}}(m/n) + 15,4\% \times I_{\text{opere civili - lavori sotterranei, It}}(m/n) \\ & + 5,0\% \times I_{\text{opere civili - lavori esterni, Fr}}(m/n) + 5,9\% \times I_{\text{opere civili - lavori esterni, It}}(m/n) \\ & + 14,0\% \times I_{\text{impianti, Fr}}(m/n) + 6,4\% \times I_{\text{impianti, It}}(m/n) \\ & + 1,3\% \times I_{\text{acquisizioni - accompagnamento, Fr}}(m/n) + 2,3\% \times I_{\text{acquisizioni - accompagnamento, It}}(m/n) \\ & + 3,1\% \times I_{\text{gestione, Fr}}(m/n) + 2,5\% \times I_{\text{gestione, It}}(m/n) \end{aligned}$$

3.3 Dettagli metodologici

L'indice del costo d'investimento del progetto IND_{LTP} viene costruito seguendo le seguenti fasi:

1. Raccolta per la Francia della serie storica degli indici TP01 e TP05b dell'INSEE e di ogni loro componente con le relative ponderazioni attribuite;
2. Ricostruzione per la Francia di un indice TP01 e TP05b;
3. Raccolta per l'Italia degli indicatori storici delle stesse componenti;
4. Ricostruzione per l'Italia di un equivalente degli indici TP01 e TP05b;
5. Calcolo dell'indice risultante per il progetto NLTL;

3.3.1. Componenti degli indici Lavori Pubblici (TP)

Gli indici Lavori Pubblici (TP) pubblicati dall'INSEE sono costituiti da diverse componenti che ne rappresentano l'evoluzione:

- della manodopera nella costruzione;
- del costo al consumo dei servizi di trasporto;
- del costo al consumo delle spese varie;
- del costo al consumo delle energie e dei carburanti;
- del prezzo alla produzione dei materiali;
- del prezzo alla produzione delle attrezzature.

Il peso di ogni componente viene dettagliato nella tabella successiva: le componenti legate alle attrezzature e alle retribuzioni rappresentano rispettivamente il 62% e il 53% degli indici TP01 e TP05b, i materiali rappresentano rispettivamente il 22% e 26% di questi indici.

Ogni componente corrisponde ad un indicatore pubblicato dall'INSEE.

Gli indici Lavori Pubblici possono pertanto essere ricostituiti a partire da queste fonti per la Francia. La stima di indici equivalenti Lavori Pubblici (TP) per l'Italia richiede di trovare degli indicatori equivalenti per ogni componente come specificato nel paragrafo successivo.

Tableau 2 : Composantes des indices TP01 et TP05b (Insee) - Tabella 2 Componenti degli indici TP01 e TP05b (Insee)

Composante / Poids Componente / Peso	TP01	TP05b
Sables et graviers d'alluvion Sabbie e ghiaie	9 %	10 %
Barres pour béton armé Barre per cemento armato	3 %	3 %
Bitume et braies Bitumi e catrami	2 %	
Ciments CPA + CPJ Cementi CPA + CPJ	6 %	13 %
Pièces de fonderie en fonte Pezzi di fonderia in ghisa	2 %	
Electricité basse tension Elettricità bassa tensione		2 %
Fuel domestique Combustibile domestico	4 %	
Gazole Gasolio	2 %	4 %
Machines pour l'extraction ou la construction Macchine per l'estrazione o la costruzione	9 %	10 %
Véhicules automobiles Automobili	9 %	10 %
Frais divers Spese diverse	6 %	8 %
Transports Trasporti	4 %	7 %
Salaires et charges Retribuzioni e contributi	44 %	53 %

3.3.2. Equivalenze tra indici nazionali

La banca dati dell'INSEE e dell'ISTAT permette di definire semplicemente le corrispondenze tra gli indicatori che compongono gli indici Lavori Pubblici (TP) ed i loro equivalenti ricostituiti per l'Italia.

- Per l'INSEE, gli indicatori rilevati corrispondono alle fonti attuali utilizzate per calcolare gli indici Lavori Pubblici (TP);

• Per l'ISTAT, gli indicatori rilevati corrispondono il più possibile agli indicatori INSEE e in caso d'indisponibilità, agli indicatori equivalenti con un livello di precisione appena inferiore.

Gli indicatori relativi al costo di lavoro (costruzione e ingegneria) sono raccolti presso Eurostat per l'Italia, in quanto l'ISTAT non pubblica nessun dato destagionalizzato a riguardo. Per motivi di coerenza, la stessa fonte è utilizzata per la Francia.

Ogni modifica che sarebbe operata dall'INSEE, l'ISTAT o Eurostat negli indicatori utilizzati per determinare l'indice di riferimento sarà posteriormente alla data di firma del presente Protocollo Addizionale si applicherà.

3.3.3 Ricostruzione degli indici TP

Con le equivalenze e gli indicatori raccolti precedentemente per l'Italia è possibile ricostruire gli indici Lavori Pubblici (TP) per l'Italia.

$$TP = PSA,ISA + PMX,IMX + PML,IML + PIR,IPR + PEN,IEN + PED,IED$$

Con: Is l'indicatore di costo della categoria X e Px il peso dell'indicatore X nell'indice Lavori Pubblici (TP)

SA gli oneri salariali relativi alla costruzione

MX i costi di produzione dei materiali che si suddividono come segue:

- Per TPISD : $P_{MX,ISD} = P_{ML,ISM} + P_{SL,ISS} + P_{CL,ISC}$
 - CM i costi di produzione dei Cementi
 - SG i costi di produzione delle Sabbie e Ghiaie
 - BC i costi di produzione delle Barre d'acciaio per cemento armato
- Per TPPI : $P_{MX,IPR} = P_{ML,ISM} + P_{SL,ISS} + P_{CL,ISC} + P_{UL,IUL} + P_{PI,IPI}$
 - BI i costi di produzione dei Bitumi
 - PI i costi di produzione dei Pezzi di Fonderia

ML i costi di produzione delle attrezzature che sono suddivisi come segue:

- $P_{ML,ISM} = P_{MC,ISM} + P_{VA,IVM}$
 - MC i prezzi di produzione delle macchine destinate all'estrazione o alla costruzione
 - VA i prezzi di produzione degli autoveicoli

TR i costi relativi al consumo di trasporto merci stradale;

EN i costi relativi al consumo di energia che si suddividono come segue:

- Per TPDSb : $I_{DSb} = P_{UL,ISD} + P_{EL,IEI}$
 - CO i costi di consumo di gasolio
 - EL i costi di consumo di elettricità
- Per TPPI : $P_{MX,IPR} = P_{CO,ISC} + P_{ED,IED}$
 - ED i costi di consumo del combustibile domestico

FD i costi di spese varie,

$$\text{Con } PSA = PMX + PML + PIR + PEN + PED - 1$$



In occasione della riunione svoltasi a Torino il 7 giugno 2016, e conformemente al mandato attribuitole dall'Accordo tra il governo della Repubblica italiana ed 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 dal Protocollo addizionale tra il governo della Repubblica italiana ed il governo della Repubblica francese all'Accordo del 24 febbraio 2015, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, la Commissione intergovernativa italo-francese per la linea ferroviaria Torino-Lione ha validato il regolamento dei contratti in allegato.

Il presidente della delegazione italiana alla
Commissione intergovernativa per la linea
ferroviaria Torino-Lione

A handwritten signature in black ink, appearing to read "P. Foietta".

Paolo Foietta

Il presidente della delegazione francese alla
Commissione intergovernativa per la linea
ferroviaria Torino-Lione

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Louis Besson".

Louis Besson

**REGOLAMENTO DEI CONTRATTI CONCLUSI, APPROVATI O AUTORIZZATI DAL
PROMOTORE PUBBLICO PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA LINEA
FERROVIARIA TORINO-LIONE**

**TITOLO I
OGGETTO E DEFINIZIONI**


Articolo 1 – Oggetto

1. Il presente Regolamento ha per oggetto la definizione delle regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa:
 - a) nei contratti conclusi dal Promotore pubblico;
 - b) nei contratti, intercorrenti tra i titolari dei contratti ed i loro subappaltatori e subaffidatari, che devono essere autorizzati e approvati dal Promotore pubblico.
2. Le regole stabilite dal presente Regolamento completano, in conformità alle disposizioni dell'articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio 2015 e dell'articolo 3 dell'Accordo dell'8 marzo 2016, quelle applicabili ai contratti aggiudicati dal Promotore pubblico in conformità alle previsioni degli articoli 6 e 10 dell'Accordo del 30 gennaio 2012.
3. Il presente Regolamento è allegato al complesso formato dall'Accordo fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 e dal relativo Protocollo addizionale fatto a Venezia l'8 marzo 2016 e ne costituisce parte integrante.

Articolo 2 - Definizioni

1. Ai fini del presente Regolamento, si intende per:
 - a) "Accordo del 30 gennaio 2012", 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, fatto a Roma il 30 gennaio 2012;
 - b) "Accordo del 24 febbraio 2015", l'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;
 - c) "contratto", qualsiasi atto, qualunque sia la sua denominazione, forma o importo, concluso, approvato o autorizzato dal Promotore pubblico con uno o più operatori economici per soddisfare esigenze in tema di lavori, forniture o servizi necessari per la progettazione, la realizzazione o il servizio delle opere, degli impianti o delle installazioni della sezione transfrontaliera;
 - d) "filiera di imprese", il complesso di tutti gli operatori economici che intervengono nel ciclo di progettazione e di realizzazione dell'opera a qualunque titolo, anche con rapporti negoziali diversi da quelli di appalto e subappalto, indipendentemente dalla

LB



- loro collocazione nell'ambito dell'organizzazione imprenditoriale;
- e) "direttore tecnico", la persona fisica incaricata dall'operatore economico di organizzare, gestire e dirigere il complesso delle operazioni che permettono la consegna dell'opera, dei beni o dei servizi oggetto del contratto;
 - f) "Promotore pubblico", l'entità giuridica di cui agli articoli 2 e 6 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, denominata "Tunnel Euralpin Lyon Turin- TELT" dall'articolo 1 dell'Accordo del 24 febbraio 2015;
 - g) "sezione transfrontaliera", la sezione della parte comune italo-francese, come definita alla lettera b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, tra Saint Jean de Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia, nonché le stazioni di Saint Jean de Maurienne e Susa e le connessioni alle linee esistenti secondo il piano allegato al summenzionato Accordo;
 - h) "Paese terzo", qualsiasi Stato, diverso dalla Francia e dall'Italia.

TITOLO II NORME DI RIFERIMENTO

Articolo 3 – Norme di riferimento

1. Il presente Regolamento prende a riferimento le seguenti norme di diritto pubblico italiano:
 - a) il decreto interministeriale del 14 marzo 2003 e successive modifiche ed integrazioni, recante l'istituzione, ai sensi dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;
 - b) gli articoli 3, 4 e 6 della legge 13 agosto 2010, n. 136, recante il Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia, concernenti l'accesso alle aree di cantiere e il tracciamento finanziario dei pagamenti dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture;
 - c) l'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, recante la definizione normativa di "filiera di imprese";
 - d) il libro II, dall'articolo 82 all'articolo 99-*bis*, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, relativo alla documentazione antimafia, in prosieguo "Codice antimafia";
 - e) l'articolo 1, commi da 52 a 54, della legge 6 novembre 2012, n. 190, e successive modifiche ed integrazioni, in materia di istituzione e tenuta di elenchi di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativo di infiltrazione mafiosa operanti nei settori indicati nella stessa legge (c.d. *white list*);
 - f) il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 18 aprile 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana il 15 luglio 2013, recante "Modalità per l'istituzione e l'aggiornamento degli elenchi dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori non soggetti a tentativo di infiltrazione mafiosa, di cui all'articolo 1, comma 52, della legge 6 novembre 2011, n. 190";
 - g) l'articolo 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni,

dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, in materia di monitoraggio finanziario dei lavori relativi ad infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi;

- h) l'articolo 80, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nella parte in cui prevede, quale motivo di esclusione degli operatori economici dalla partecipazione alle procedure contrattuali, l'accertamento di un tentativo di infiltrazione mafiosa.

- 2. Le disposizioni menzionate al comma 1 sono quelle in vigore alla data di adozione del presente Regolamento. In caso di eventuali modifiche, il loro recepimento può avvenire secondo le modalità previste all'articolo 15.

TITOLO III

DISPOSIZIONI PER LA PREVENZIONE E LA REPRESSIONE DEI TENTATIVI DI INFILTRAZIONE MAFIOSA

Articolo 4 – Situazioni ostative

- 1. Oltre a quelle previste dagli articoli 45 e 48 dell'ordinanza francese n. 2015-899 del 23 luglio 2015, concernente gli appalti pubblici, sono ugualmente causa di esclusione dalle procedure di aggiudicazione e dall'esecuzione dei contratti stessi le situazioni ostative previste all'allegato 1 che forma parte integrante del presente Regolamento.
- 2. Possono costituire, inoltre, causa di esclusione dalle procedure di aggiudicazione e dall'esecuzione dei contratti disciplinati dal presente Regolamento, le situazioni gravemente indizianti circa la condizione di controllo o condizionamento, anche di fatto, dell'operatore economico da parte di una organizzazione criminale di tipo mafioso. Sono considerate tali, ad esempio, le situazioni in cui risultano acquisiti agli atti di polizia rapporti di contiguità o di abituale frequentazione dell'operatore economico con elementi di sicura appartenenza ad organizzazioni criminali di tipo mafioso, connotati dall'attualità e non riconducibili né all'esclusiva sussistenza di legami di parentela o affinità, né alla condivisione di interessi diversi da quello economico o di affari. Le predette situazioni devono essere tali da suscitare seri motivi per ritenere che l'operatore economico sia sottoposto, anche di fatto, ad un controllo di tipo mafioso, ovvero subisca nelle sue scelte societarie l'influenza condizionante di tipo mafioso.
- 3. Le verifiche delle situazioni ostative antimafia previste ai commi 1 e 2, di seguito "verifiche antimafia", si riferiscono ai seguenti soggetti, nonché ai loro familiari conviventi di maggiore età:
 - a) se si tratta di imprese individuali, al titolare ed al direttore tecnico;
 - b) se si tratta di associazioni, imprese, società, consorzi e raggruppamenti temporanei di imprese, oltre che al direttore tecnico, ove previsto:
 - i. per le associazioni, a chi ne ha la legale rappresentanza;
 - ii. per le società di capitali anche consortili ai sensi dell'articolo 2615-ter del codice

L3


MC

- civile, per le società cooperative, di consorzi cooperativi, per i consorzi di cui al libro V, titolo X, capo II, sezione II, del codice civile, al legale rappresentante e agli eventuali altri componenti l'organo di amministrazione, nonché a ciascuno dei consorziati che nei consorzi e nelle società consortili detenga una partecipazione superiore al 10 per cento oppure detenga una partecipazione inferiore al 10 per cento e che abbia stipulato un patto parasociale riferibile a una partecipazione pari o superiore al 10 per cento, ed ai soci o consorziati per conto dei quali le società consortili o i consorzi operino in modo esclusivo nei confronti della pubblica amministrazione;
- iii. per le società di capitali, anche al socio di maggioranza in caso di società con un numero di soci pari o inferiore a quattro, ovvero al socio in caso di società con socio unico;
 - iv. per i consorzi di cui all'articolo 2602 del codice civile e per i gruppi europei di interesse economico, a chi ne ha la rappresentanza e agli imprenditori o società consorziate;
 - v. per le società semplice e in nome collettivo, a tutti i soci;
 - vi. per le società in accomandita semplice, ai soci accomandatari;
 - vii. per le società di cui all'articolo 2508 del codice civile, a coloro che le rappresentano stabilmente nel territorio italiano;
 - viii. per i raggruppamenti temporanei di imprese, alle imprese costituenti il raggruppamento anche se aventi sede all'estero, secondo le modalità indicate nelle lettere precedenti;
 - ix. per le società personali, ai soci persone fisiche delle società personali o di capitali che ne siano socie;
- c) oltre a quanto previsto dalla lettera b), per le associazioni e società di qualunque tipo, anche prive di personalità giuridica, le verifiche antimafia sono riferite anche a ciascuno dei membri del collegio sindacale o, nei casi contemplati dall'articolo 2477 del codice civile, al sindaco, nonché ai soggetti che svolgono i compiti di vigilanza di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231;
- d) per le società di un Paese terzo, prive di una sede secondaria con rappresentanza stabile nel territorio italiano o francese, le verifiche antimafia devono riferirsi a coloro che esercitano poteri di amministrazione, di rappresentanza o di direzione dell'impresa.
4. Nell'allegato 2, che è parte integrante del presente Regolamento, sono individuati i soggetti del diritto civile e commerciale francese corrispondenti a quelli di diritto italiano indicati al comma 3.

Articolo 5 – Struttura binazionale

1. Ai fini dell'accertamento delle situazioni ostative di cui all'articolo 4, è istituita una Struttura binazionale paritetica costituita dal Prefetto di Torino e dal Prefetto designato dal Governo francese. I citati Prefetti possono farsi rappresentare da un proprio delegato. Essi sono assistiti da funzionari amministrativi e funzionari e ufficiali di polizia o di

LB



gendarmeria. L'attività della Struttura binazionale si conforma alla regola della codecisione; conseguentemente, ogni decisione di tale Struttura è assunta d'intesa tra i due Prefetti.

2. La Struttura binazionale coordina le verifiche antimafia sugli operatori economici i cui estremi identificativi sono comunicati dal Promotore pubblico e assicura il conseguente interscambio informativo, nei limiti strettamente necessari allo svolgimento dei compiti attribuiti alla Struttura. Essa si riunisce periodicamente, secondo l'agenda dei lavori definita d'intesa tra i due prefetti.
3. La Struttura binazionale individua, altresì, le aree di cantiere della sezione transfrontaliera per le quali occorra programmare visite ispettive, nonché definisce linee-guida necessarie a garantire la protezione delle aree di cantiere da qualsiasi tentativo di infiltrazione mafiosa, in particolare per l'esigenza di una piena trasparenza delle movimentazioni di personale e mezzi autorizzati all'interno dei cantieri. A tal fine, essa prevede specifici obblighi comportamentali, la cui inosservanza determina l'applicazione, da parte del Promotore pubblico, di specifiche penalità i cui proventi sono reinvestiti in iniziative a tutela della sicurezza delle medesime aree, in attuazione di criteri e indicazioni emanati dalla Struttura binazionale. L'accettazione dei predetti obblighi comportamentali e delle eventuali conseguenze sanzionatorie è condizione di partecipazione alle procedure di selezione e, a tal fine, ne è fatto espresso avvertimento nei documenti di gara e di selezione dei concorrenti. Gli strumenti contrattuali degli operatori economici della filiera di imprese contengono specifica clausola di accettazione di tali obblighi. Per lo svolgimento delle visite ispettive possono essere costituite, d'intesa tra i due prefetti o i loro rappresentanti, apposite squadre miste, formate da funzionari e ufficiali di polizia di entrambi gli Stati, che agiscono conformemente alle disposizioni recate dalla decisione quadro 2002/465/GAI del Consiglio dell'Unione Europea, del 13 giugno 2002, relativa alle squadre investigative comuni.

Articolo 6 – Lista Bianca-Anagrafe degli esecutori

1. L'accertamento dell'insussistenza delle situazioni ostative riportate nell'articolo 4 consente l'iscrizione dell'operatore economico in una Lista bianca la cui tenuta ed aggiornamento sono curati dal Promotore pubblico e che costituisce, altresì, l'Anagrafe degli esecutori. L'iscrizione consente la conclusione, l'approvazione o l'autorizzazione dei contratti, dei subappalti e dei subcontratti inerenti alla realizzazione della sezione transfrontaliera.
2. Nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, oltre ai dati relativi all'operatore economico iscritto, sono, altresì, riportati:
 - a) i dati concernenti il contratto concluso, con indicazione dell'oggetto, del termine di durata, ove previsto, e dell'importo;
 - b) le modifiche eventualmente intervenute nell'assetto societario e/o gestionale;
 - c) le eventuali sanzioni amministrative pecuniarie applicate dal prefetto italiano o dal prefetto francese per le violazioni agli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 11 e delle regole sul tracciamento e monitoraggio finanziario di cui all'articolo 12;

23



- d) le eventuali penalità applicate dal Promotore pubblico per le violazioni delle norme di capitolato ovvero in relazione alle violazioni di cui all'articolo 13.
3. L'iscrizione nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori ha una validità temporale di dodici mesi ed è rinnovabile alla scadenza, su iniziativa del Promotore pubblico o dell'operatore economico interessato, previo aggiornamento delle verifiche antimafia, da effettuarsi in tempi compatibili con l'esigenza di evitare soluzioni di continuità nell'iscrizione.
4. Anche prima della scadenza dei dodici mesi previsti al comma 3, la Struttura binazionale di cui all'articolo 5 può segnalare al Promotore pubblico in esito a situazioni sopravvenute o accertate successivamente all'iscrizione, la necessità di disporre la cancellazione dalla Lista bianca-Anagrafe degli esecutori dell'operatore economico.
5. Nel caso di cui al comma precedente, la Struttura binazionale, quando lo ritenga necessario o utile, può richiedere al Prefetto italiano o francese, competente ai sensi dell'articolo 8, comma 1, o dell'articolo 10, che, prima della cancellazione, sia sentito l'operatore economico.
6. L'iscrizione nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, per tutto il tempo di validità, tiene luogo delle verifiche antimafia per gli eventuali contratti successivi.

Articolo 7 - Iscrizione volontaria

- 1 Possono richiedere l'iscrizione nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, anche indipendentemente dalla partecipazione alle procedure di selezione per l'aggiudicazione o l'affidamento dei contratti, subappalti e subcontratti concernenti la realizzazione della sezione transfrontaliera, gli operatori economici che svolgano la loro attività in uno o più dei settori sotto indicati:
- a) trasporto di materiali a discarica per conto di terzi;
 - b) trasporto, anche transfrontaliero, e smaltimento di rifiuti per conto di terzi;
 - c) estrazione, fornitura e trasporto di terra e materiali inerti;
 - d) confezionamento, fornitura e trasporto di calcestruzzo e di bitume;
 - e) noli a freddo di macchinari;
 - f) fornitura di ferro lavorato;
 - g) noli a caldo;
 - h) autotrasporti per conto di terzi;
 - i) guardiania dei cantieri.
- 2 La domanda di iscrizione è presentata al Promotore pubblico, il quale richiede alla Struttura binazionale di effettuare le verifiche di cui all'articolo 8 ovvero di accertare l'eventuale attualità dell'iscrizione dell'operatore economico in uno degli elenchi di cui all'articolo 1, comma 52, della legge 6 novembre 2012, n. 190.

LB



Articolo 8 - Svolgimento delle verifiche antimafia

1. Fermo restando il metodo di lavoro congiunto della Struttura binazionale, le verifiche antimafia sugli operatori economici da iscrivere nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori sono eseguite con modalità che consentono completezza, tempestività ed efficacia degli accertamenti. Competente ad effettuare le verifiche antimafia è il Prefetto dello Stato membro della Struttura binazionale avente la medesima nazionalità dell'operatore economico da iscrivere, salvo quanto previsto dall'articolo 10 per il caso dell'operatore economico di un Paese terzo.
2. Le verifiche antimafia sono richieste alla Struttura binazionale dal Promotore pubblico e si ispirano al modello delle informazioni antimafia, di cui al Codice antimafia. Dette verifiche sono concluse nel termine di trenta giorni dalla ricezione della richiesta da parte della Struttura binazionale, prorogabile di ulteriori quarantacinque giorni nei casi di particolare complessità.
3. Decorso il termine di trenta giorni di cui al comma 2, anche in caso di proroga del termine comunicata dal Prefetto, il silenzio della Struttura binazionale permette al Promotore pubblico di iscrivere l'operatore economico interessato nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, o di concludere il contratto o di autorizzare il subappalto o il subcontratto, ferma restando, in caso di successive verifiche con esito sfavorevole, l'attivazione della clausola risolutiva espressa di cui all'articolo 9, comma 3. Il Promotore pubblico può, altresì, alle medesime condizioni indicate al periodo precedente, iscrivere nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori e concludere un contratto o autorizzare un subappalto o un subcontratto dal momento della ricezione, da parte della Struttura binazionale, della richieste delle verifiche antimafia, quando il contratto, il subappalto o il subcontratto rivestono un carattere d'urgenza o sono di importo inferiore a 50.000 euro.
4. Mediante la Struttura binazionale, il Prefetto italiano e il Prefetto francese si scambiano costantemente le informazioni acquisite nel corso delle verifiche antimafia svolte, al fine di esaminare il complesso delle conseguenti determinazioni da adottare.
5. Dopo che la Struttura binazionale ha dato comunicazione al Promotore pubblico della decisione adottata in merito alla richiesta d'iscrizione dell'operatore economico nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, ovvero in merito alla cancellazione dalla medesima Lista, il Prefetto italiano o il Prefetto francese, competente ai sensi dell'articolo 8, comma 1 o dell'articolo 10, adottano i pertinenti provvedimenti applicativi di propria competenza, che possono essere impugnati innanzi l'Autorità giurisdizionale nazionale competente secondo le regole procedurali applicabili in ciascuno Stato.
6. I provvedimenti di carattere liberatorio o interdittivo di cui al comma 5 sono adottati in via esclusiva, in deroga alle disposizioni sulla competenza territoriale, dal Prefetto di Torino o dal Prefetto designato dal Governo francese.

LB



Articolo 9 – Effetti delle verifiche antimafia

1. Ricevuta dalla Struttura binazionale la comunicazione della decisione favorevole, il Promotore pubblico procede all'iscrizione nella Lista Bianca-Anagrafe degli Esecutori, dandone contestuale notizia all'operatore economico.
2. In caso di decisione sfavorevole, il Promotore pubblico ne dà informazione all'operatore economico interessato, fornendo copia del provvedimento adottato dal Prefetto competente e indicando le modalità e i termini di proposizione del ricorso, nonché l'autorità giurisdizionale da adire.
3. Quando la decisione sfavorevole riguarda un operatore economico titolare di un contratto in corso di esecuzione, il Promotore pubblico cancella l'operatore economico dalla Lista Bianca-Anagrafe degli Esecutori e recede dal contratto o revoca l'autorizzazione del subappalto o del subcontratto, fatto salvo il pagamento delle opere già eseguite e il rimborso delle spese sostenute per l'esecuzione del rimanente, nei limiti delle utilità conseguite. L'accertamento di una situazione di ostatività determina la caducazione automatica, a mezzo di risoluzione stragiudiziale, dei contratti, subappalti e subcontratti della filiera di imprese, nei quali è a tal fine inserita una specifica clausola risolutiva espressa in favore dell'operatore economico *in bonis*. La cancellazione dell'iscrizione nella Lista Bianca-Anagrafe degli Esecutori, il recesso, la revoca e la risoluzione stragiudiziale di cui al presente comma si applicano ogni qualvolta siano accertate situazioni di ostatività.
4. Nel caso in cui le verifiche antimafia non si siano concluse nel termine di trenta giorni di cui all'articolo 8, comma 2, o nelle altre ipotesi previste nello stesso articolo 8, comma 3, l'iscrizione è comunque disposta. Il sopravvenuto accertamento di una situazione ostativa determina l'immediata cancellazione dell'iscrizione e, nel caso sia in corso un rapporto contrattuale, gli ulteriori effetti di cui al comma 3.

Articolo 10 – Operatori economici di Paesi terzi

1. Qualora le verifiche antimafia riguardino un operatore economico di un Paese terzo, competente alla loro effettuazione è il Prefetto italiano o francese, a seconda che la parte fisica prevalente dell'intervento sia eseguita in territorio italiano o francese.
2. Laddove non sia possibile o risulti oltremodo difficile l'applicazione del criterio indicato al comma precedente, la competenza allo svolgimento delle verifiche è attribuita al Prefetto del Paese in cui hanno inizio i lavori o ha inizio l'esecuzione della fornitura o del servizio.
3. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 8.


Articolo 11 – Obblighi di comunicazione

1. Ciascun operatore economico iscritto nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, nel termine di trenta giorni dall'intervenuta modificazione dell'assetto societario o gestionale dell'impresa, ha l'obbligo di trasmettere al Promotore pubblico copia degli atti dai quali risulta l'intervenuta modificazione relativamente ad uno dei soggetti menzionati all'articolo 4, commi 3 e 4, destinatari di verifiche antimafia. Il Promotore pubblico ne dà immediata comunicazione alla Struttura binazionale.
2. La mancata comunicazione delle variazioni di cui al comma 1 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da 20.000 a 60.000 euro da parte del Prefetto, italiano o francese, che ha svolto le verifiche antimafia nei confronti dell'operatore sanzionato. L'applicazione di tali sanzioni avviene nel rispetto del principio del contraddittorio; conseguentemente, l'operatore economico può produrre memorie difensive avverso il verbale di contestazione e, se lo richiede, ha diritto ad essere sentito.

Articolo 12 – Tracciamento e monitoraggio finanziario dei pagamenti

1. Ferme restando le disposizioni nazionali più restrittive, gli operatori economici della filiera d'impresa devono utilizzare uno o più conti correnti bancari o postali, dedicati, anche in via non esclusiva, all'esecuzione del contratto. Tutti i movimenti finanziari devono essere registrati sui conti correnti dedicati e devono essere effettuati esclusivamente tramite bonifico SEPA.
2. Gli strumenti di pagamento e le fatture emesse devono riportare, in relazione a ciascuna transazione posta in essere dal Promotore pubblico e dagli operatori economici della filiera di imprese, il codice identificativo dell'opera. A tal fine ai lavori relativi alla realizzazione della sezione transfrontaliera è associato il codice identificativo C11J05000030001.
3. Il Promotore pubblico inserisce e provvede a far inserire, in ogni contratto concluso, autorizzato o approvato, a pena di nullità assoluta, un'apposita clausola con la quale gli operatori economici assumono gli obblighi di tracciamento finanziario di cui al presente articolo.
4. Il mancato utilizzo del bonifico SEPA costituisce causa di risoluzione del contratto. A tal fine, in ogni contratto, è inserita una clausola risolutiva espressa in favore del soggetto *in bonis*.
5. Ferma restando l'applicazione della risoluzione del contratto nei casi in cui l'operatore abbia effettuato la transazione senza avvalersi di intermediari finanziari abilitati ovvero senza adoperare strumenti di pagamento, anche diversi dal bonifico SEPA, che ne consentano la piena tracciabilità, l'eventuale violazione delle disposizioni del presente articolo comporta

LB



l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, nella misura prevista dall'articolo 6 della legge n. 136 del 2010, da parte del Prefetto, italiano o francese, che ha svolto le verifiche antimafia nei confronti dell'operatore sanzionato.

Articolo 13 – Penalità di competenza del Promotore pubblico

1. Il Promotore pubblico applica le seguenti penalità, contrattualmente predeterminate, per le violazioni degli obblighi comportamentali definiti dalla Struttura binazionale ai sensi dell'articolo 5, comma 3:
 - a) in caso di primo accertamento, con l'applicazione di una penale pecuniaria pari all'1% dell'importo del contratto e comunque non superiore a 5.000 euro;
 - b) in caso di secondo accertamento, con l'applicazione di una penale pecuniaria fino al 2% dell'importo del contratto e comunque non superiore a 10.000 euro, con contestuale diffida dell'operatore economico che viene informato che, in caso di ulteriore violazione, è attivata la risoluzione del contratto;
 - c) in caso di ulteriore accertamento, è attivata la risoluzione del contratto, cui consegue la cancellazione dalla Lista bianca-Anagrafe degli esecutori per un periodo non inferiore a due anni e non superiore a cinque, ed è applicata una penale pecuniaria pari al 3% dell'importo del contratto e comunque non superiore a 100.000 euro.
2. Gli introiti delle penalità applicate dal Promotore pubblico ai sensi del presente articolo sono destinati alla attuazione di interventi, attività o servizi finalizzati al rafforzamento della sicurezza antimafia nella realizzazione dei lavori della sezione transfrontaliera, con particolare riguardo alla vigilanza, anche a distanza, delle aree di cantiere, secondo criteri e indicazioni impartiti dalla Struttura binazionale. I conseguenti proventi affluiscono a una contabilità separata del Promotore pubblico.


TITOLO IV DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 14 – Disposizioni transitorie

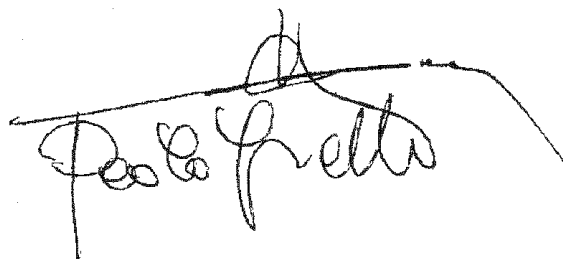
1. I contratti, subappalti e subcontratti, stipulati, autorizzati o approvati prima della data di entrata in vigore del presente Regolamento, i cui effetti non si siano già esauriti, vengono senza ritardo adeguati alle previsioni contenute nel presente Regolamento tramite atto aggiuntivo.

Articolo 15 – Modifiche del Regolamento

1. Le disposizioni del presente Regolamento, in particolare in caso di evoluzione della

L3 

normativa di cui agli articoli 3 e 4 ed agli allegati 1 e 2, possono essere modificate mediante deliberazione della Commissione intergovernativa di comune accordo tra le parti, fatte salve le regole costituzionali dell'una o dell'altra parte. La deliberazione della Commissione intergovernativa entra in vigore dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e nel "Journal Officiel de la République Française".

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Paolo Fretto". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke extending to the right.A small, stylized handwritten signature or mark in black ink, consisting of several vertical and diagonal strokes.

Allegato 1
Situazioni ostative previste dall'articolo 4, comma 1.

A) Situazioni ostative previste dall'ordinamento italiano

- a) Aver riportato sentenza penale definitiva di condanna per uno dei seguenti reati, consumati o tentati, indicati alla lettera a) del comma 1 dell'art. 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, salvo quanto previsto dalla lettera c):
- i. associazione per delinquere (art. 416 del codice penale italiano, indicato come "c.p.i." nel prosieguo del presente Allegato);
 - ii. associazioni di tipo mafioso anche straniere (art. 416-bis c.p.i.);
 - iii. delitti commessi avvalendosi delle condizioni previste dall'articolo 416-bis del c.p.i. ovvero al fine di agevolare l'attività delle associazioni previste dallo stesso articolo;
- nonché per i seguenti reati, consumati o tentati, in quanto riconducibili alla partecipazione ad una organizzazione criminale, quale definita all'articolo 2 della decisione quadro 2008/841/GAI del Consiglio dell'Unione Europea:
- iv. associazione finalizzata al traffico illecito di sostanze stupefacenti o psicotrope (art. 74 del d.P.R. 9 ottobre 1990, n. 309);
 - v. associazione per delinquere finalizzata al contrabbando di tabacchi lavorati esteri (art. 291-quater del d.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43);
 - vi. attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti (art. 260 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152).
- b) Aver riportato sentenza penale definitiva di condanna per uno dei seguenti reati, consumati o tentati, indicati alle lettere b) ed e) del comma 1 dell'art. 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, quando le condotte siano state poste in essere al fine di agevolare l'attività delle associazioni criminali di tipo mafioso, previste dall'art. 416-bis c.p.i.:
- i. concussione (art. 317 c.p.i.);
 - ii. corruzione per l'esercizio della funzione (art. 318 c.p.i.);
 - iii. corruzione per un atto contrario ai doveri di ufficio (art. 319 c.p.i.);
 - iv. corruzione in atti giudiziari (art. 319-ter c.p.i.);
 - v. induzione indebita a dare o promettere utilità (art. 319-quater c.p.i.);
 - vi. corruzione di persona incaricata di pubblico servizio (art. 320 c.p.i.);
 - vii. pene per il corruttore (art. 321 c.p.i.);
 - viii. istigazione alla corruzione (art. 322 c.p.i.);
 - ix. peculato, concussione, corruzione e istigazione alla corruzione dei membri degli organi delle Comunità Europee e dei funzionari delle Comunità Europee e di Stati esteri (art. 322-bis c.p.i.);
 - x. traffico di influenze illecite (art. 346-bis c.p.i.);
 - xi. astensione dagli incanti (art. 354 c.p.i.);
 - xii. autoriciclaggio (art. 648-ter.l c.p.i.);
 - xiii. corruzione tra privati (art. 2635 del codice civile).

LB



- c) Aver riportato provvedimenti che dispongono una misura cautelare o il giudizio, ovvero che recano una condanna, anche non definitiva, per uno dei seguenti reati, indicati all'art. 84, comma 4, lettere a) e c), del codice antimafia:
- i. reati elencati ai punti da ii. a vi. della lettera a) della presente parte A;
 - ii. turbata libertà degli incanti (art. 353 c.p.i.);
 - iii. turbata libertà del procedimento di scelta del contraente (art. 353-*bis* c.p.i.);
 - iv. estorsione (art. 629 c.p.i.);
 - v. truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche (art. 640-*bis* c.p.i.);
 - vi. usura (art. 644 c.p.i.);
 - vii. riciclaggio (art. 648-*bis* c.p.i.);
 - viii. impiego di denaro, beni o utilità di provenienza illecita (art. 648-*ter* c.p.i.);
 - ix. associazione per delinquere diretta a commettere taluno dei seguenti delitti: contraffazione, alterazione o uso di marchio, segni distintivi, ovvero di brevetti, modelli e disegni (art. 473 c.p.i.); introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi (art. 474 c.p.i.); riduzione in schiavitù (art. 600 c.p.i.); tratta di persone (art. 601 c.p.i.); acquisto e alienazione di schiavi (art. 602 c.p.i.); ipotesi aggravate del delitto di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina (art. 12, comma 3-*bis*, del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286;)
 - x. associazione per delinquere diretta a commettere taluno dei seguenti delitti, quando il fatto è commesso in danno di un minore di anni diciotto: prostituzione minorile (art. 600-*bis* c.p.i.); pornografia minorile (art. 600-*ter* c.p.i.); detenzione di materiale pornografico (art. 600-*quater* c.p.i.); pornografia virtuale (art. 600-*quater*.1 c.p.i.); iniziative turistiche volte allo sfruttamento della prostituzione minorile (art. 600-*quinqies* c.p.i.); violenza sessuale (art. 609-*bis* c.p.i.); atti sessuali con minorenne (art. 609-*quater* c.p.i.); corruzione di minorenne (art. 609-*quinqies* c.p.i.); violenza sessuale di gruppo (art. 609-*octies* c.p.i.); adescamento di minorenni (art. 609-*undecies* c.p.i.);
 - xi. riduzione o mantenimento in schiavitù o in servitù (art. 600 c.p.i.); tratta di persone (art. 601 c.p.i.); acquisto e alienazione di schiavi (art. 602 c.p.i.);
 - xii. sequestro di persona a scopo di rapina o di estorsione (art. 630 c.p.i.).

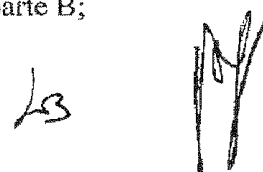
B) Fattispecie di diritto penale francese corrispondenti alle situazioni ostative di cui alla parte A) e che costituiscono situazioni ostative ai sensi dell'articolo 4, comma 1 del Regolamento

- a) Aver riportato sentenza penale definitiva di condanna per uno dei seguenti reati, consumati o tentati, salvo quanto previsto dalla lettera c):
- i. associazione a delinquere (*association de malfaiteurs* art. 450-1 del codice penale francese, indicato come "c.p.f." nel prosieguo del presente Allegato);
 - ii. reati attinenti alla criminalità e alla delinquenza organizzata di cui agli articoli 706-73 e 706-74 del codice di procedura penale francese;

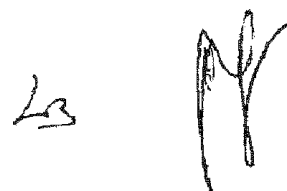


nonché per i seguenti reati, consumati o tentati, in quanto riconducibili alla partecipazione ad una organizzazione criminale, quale definita all'articolo 2 della decisione quadro 2008/841/GAI del Consiglio dell'Unione Europea:

- iii. direzione o organizzazione di un gruppo avente come scopo il traffico di stupefacenti (*direction ou organisation d'un groupement ayant pour objet le trafic de stupéfiants*: art. 222-34 c.p.f.) e produzione, fabbricazione, importazione ed esportazione illecite di stupefacenti in banda organizzata (*production, fabrication, importation et exportation illicites de stupéfiants en bande organisée*: art. 222-35 e 222-36 c.p.f.);
 - iv. contrabbando, importazione/esportazione senza dichiarazione di merci proibite in banda organizzata (*contrebande, importation/exportation sans déclaration de marchandises prohibées en bande organisée*: art. 414, paragrafo 3 del codice delle dogane);
 - v. abbandono, deposito, eliminazione irregolare e trasferimento illegale di rifiuti pericolosi in banda organizzata (*abandon, dépôt, élimination irrégulière et transfert illégal de déchets dangereux en bande organisée*: art. L 541-46 VII del codice dell'ambiente).
- b) Aver riportato sentenza penale definitiva di condanna per uno dei seguenti reati, consumati o tentati, quando le condotte siano state poste in essere al fine di agevolare l'attività di un'associazione per delinquere (*association de malfaiteurs*) di cui all'art. 450-1 c.p.f.:
- i. concussione (*concussion*: art. 432-10 c.p.f.);
 - ii. corruzione passiva e traffico d'influenza commesso dalle persone che esercitano una funzione pubblica (*corruption passive et trafic d'influence commis par des personnes exerçant une fonction publique* art. 432-11 e 432-11-1 c.p.f.);
 - iii. intralcio all'esercizio della giustizia (*entrave à l'exercice de la justice* art. 434-9 e 434-9-1 c.p.f.);
 - iv. corruzione attiva e traffico d'influenza commesso dai privati (*corruption active et trafic d'influence commis par les particuliers*: art. 433-1 e 433-2 c.p.f.);
 - v. offese all'amministrazione pubblica e all'azione della giustizia delle Comunità europee, degli Stati membri dell'Unione europea, degli altri Stati stranieri e delle altre organizzazioni internazionali pubbliche (*atteintes à l'administration publique et à l'action de la justice des Communautés européennes, des Etats membres de l'Union européenne, des autres Etats étrangers et des autres organisations internationales publiques*: dall'art. 435-1 all'art. 435-13 c.p.f.);
 - vi. intesa illecita in materia di aggiudicazioni pubbliche (*entente illicite-en-matière d'adjudication publique*: art. 313-6 c.p.f.);
 - vii. riciclaggio (*blanchiment*: dall'art. 324-1 all'art. 324-6-1 c.p.f.);
 - viii. corruzione nel settore privato (*corruption dans le secteur privé*: art. 445-1 e 445-2 c.p.f.).
- c) Aver riportato provvedimenti che dispongono una misura cautelare penale o il giudizio, ovvero che recano una condanna, anche non definitiva, per uno dei seguenti reati:
- i. reati elencati ai punti da ii. a v. della lettera a) della presente parte B;



- ii. offese alla libertà d'accesso e all'uguaglianza dei candidati negli appalti pubblici e nelle delegazioni di servizio pubblico (*atteintes à la liberté d'accès et à l'égalité des candidats dans les marchés publics et les délégations de service public* art. 432-14 c.p.f.);
- iii. acquisizione illegale di interessi (*prise illégale d'intérêts*: art. 432-12 c.p.f.);
- iv. estorsione (*extorsion* art. da 312-1 a 312-9 c.p.f.);
- v. truffa ai danni di una persona pubblica (*escroquerie au préjudice d'une personne publique* art. 313-2, 5° c.p.f.);
- vi. prestito usurario o concorso al suo ottenimento o alla sua concessione (*prêt usuraire ou concours à son obtention ou à son octroi*: art. L.313-4 e 313-5 del codice del consumo);
- vii. riciclaggio (*blanchiment*: dall'art. 324-1 all'art. 324-6-1 c.p.f.);
- viii. ricettazione (*recel* dall'art. 321-1 all'art. 321-5 c.p.f.);
- ix. associazione per delinquere (*association de malfaiteurs*) diretta a commettere taluno dei reati seguenti: contraffazione di brevetti (*contrefaçon de brevets* art. L.615-14 e L.615-14-1 del codice della proprietà intellettuale) contraffazione di marchi (*contrefaçon de marques* art. L.716-9 e L.716-10 del codice della proprietà intellettuale); contrabbando, importazione senza dichiarazione di merci proibite in banda organizzata (*contrebande, importation sans déclaration de marchandises prohibées en bande organisée* art. 414, paragrafo 3 del codice delle dogane) importazione di fonogrammi o di videogrammi realizzata senza l'autorizzazione del produttore o dell'artista-interprete, quando prevista (*importation de phonogrammes ou de vidéogrammes réalisée sans l'autorisation du producteur ou de l'artiste-interprète, lorsqu'elle est exigée* art. L.335-4 del codice della proprietà intellettuale) contraffazione di disegni e modelli nazionali (*contrefaçon de dessins et modèles nationaux* art. L.521-10 e L.522-1 del codice della proprietà intellettuale) riduzione in schiavitù (*réduction en esclavage* dall'art. 224-1-A all'art. 224-1-C c.p.f.) tratta di esseri umani (*traite des êtres humains* dall'art. 225-4-1 all'art. 225-4-9 c.p.f.) aiuto all'entrata e al soggiorno irregolari (*aide à l'entrée et au séjour irréguliers* art. 622-1 del codice dell'entrata e del soggiorno degli stranieri e del diritto d'asilo)
- x. associazione per delinquere (*association de malfaiteurs*) diretta a commettere taluno dei reati seguenti, quando quando il reato è commesso in danno di un minore di anni diciotto ricorso alla prostituzione di minori (*recours à la prostitution de mineurs* art. 225-12-1, secondo comma c.p.f.) pedopornografia (*pédopornographie* art. 227-23 c.p.f.) detenzione d'immagine pornografica di minore (~~*détention d'image pornographique de mineur*~~ art. 227-23 c.p.f.) pornografia che rappresenta un minore (*pornographie mettant en scène un mineur* art. 227-23 c.p.f.) prossenetismo aggravato (*proxénétisme aggravé* art. 225-7 c.p.f.) aggressione sessuale (*agression sexuelle* dall'art. 222-22 all'art. 222-31 c.p.f.) corruzione di minore (*corruption de mineur* art. 227-22 e 227-22-1 c.p.f.)
- xi. riduzione in schiavitù (*réduction en esclavage* dall'art. 224-1-A all'art. 224-1-C c.p.f.) tratta di esseri umani (*traite des êtres humains* dall'art. 225-4-1 all'art. 225-4-9 c.p.f.);



- xii. sequestro (dall'art. 224-1 all'art. 224-5-1 c.p.f.) in concorso con estorsione (dall'art. 312-1 all'art. 312-9 c.p.f.) o furto preceduto, accompagnato o seguito da violenza o minacce su altri (dall'art. 311-4, 4° alinea, all'art. 311-5, 1° alinea, dall'art. 311-6 all'art. 311-10 c.p.f.) (*séquestration commise en concours avec extorsion ou vol précédé, accompagné ou suivi de violences ou menaces sur autrui*).

C) Infrazioni previste nelle legislazioni di Stati terzi

Integrano altresì situazioni ostative, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del Regolamento, provvedimenti di cui alle lettere A. e B. pronunciati dall'autorità giudiziaria dello Stato di cittadinanza o di residenza dei soggetti sottoposti a verifiche antimafia per un reato equivalente a uno dei reati indicati nelle lettere A e B.

L3



Allegato 2

**Equivalenze nel diritto civile e commerciale francese dei soggetti menzionati all'articolo 4,
comma 5, del Regolamento dei contratti**

Il presente allegato, che fa parte integrante e ha lo stesso valore del Regolamento dei contratti, identifica i soggetti che sono oggetto, in Francia, delle verifiche antimafia.

Le verifiche antimafia riguardano le persone fisiche di seguito designate:

1. Nel caso di una impresa individuale (*entreprise individuelle*): il dirigente, ossia:
 - i. l'imprenditore individuale (*entrepreneur individuel*) di un'impresa individuale (*entreprise individuelle*) a responsabilità limitata o meno;
 - ii. l'amministratore (*gérant*) di una società unipersonale a responsabilità limitata (*entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée*);
 - iii. l'auto-imprenditore (*autoentrepreneur*).
2. 2.1) Nel caso delle associazioni (*associations*), la persona designata dallo statuto come rappresentante legale.

2.2) Per le società cooperative (*sociétés coopératives*), le società cooperative d'interesse collettivo (*sociétés coopératives d'intérêt collectif*), i gruppi di interesse economico (*groupements d'intérêt économique*), i gruppi di interesse pubblico (*groupements d'intérêt public*) dotati di capitale sociale:
 - a) il rappresentante legale e gli altri eventuali membri dell'organo di gestione, ossia:
 - i. per le società cooperative costituite in forma di:
 - società a responsabilità limitata (*SARL*): l'amministratore (*gérant*), i membri dell'organo di direzione;
 - società per azioni semplificata (*SAS*): l'amministratore (*gérant*), il direttore generale (*directeur général*), i membri del consiglio di amministrazione, del consiglio di gestione (*directoire*), del consiglio di sorveglianza (*conseil de surveillance*) o dell'organo di direzione;
 - società anonima (*SA*): il direttore generale, i membri del consiglio di amministrazione, del consiglio di gestione (*directoire*), del consiglio di sorveglianza (*conseil de surveillance*) o dell'organo di direzione;
 - ii. per i gruppi di interesse economico (*groupements d'intérêt économique*): ciascuno degli amministratori;
 - iii. per i gruppi di interesse pubblico (*groupement d'intérêt public*): il direttore (*directeur*), i membri del consiglio di amministrazione;
 - b) ciascuno dei soci che detiene una partecipazione superiore al 10%;
 - c) ciascuno dei soci che detiene una partecipazione inferiore al 10%, ma che partecipa ad un patto parasociale riferibile a una partecipazione superiore o uguale al 10%.
- 2.3) Per le società dotate di capitale sociale:
 - i. per le società con un numero di soci inferiore o uguale a quattro: il socio di maggioranza;
 - ii. il socio unico;

1.2.2. Relazione 2551-A

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

N. 2551-A

Relazione Orale

Relatore Sangalli

TESTO PROPOSTO DALLA 3a COMMISSIONE PERMANENTE (AFFARI ESTERI, EMIGRAZIONE)

Comunicato alla Presidenza il 16 novembre 2016

PER IL
DISEGNO DI LEGGE

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

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri**
e dal **Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale**
di concerto con il **Ministro dell'interno**
con il **Ministro della giustizia**
con il **Ministro dell'economia e delle finanze**
con il **Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**
con il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**
e con il **Ministro del lavoro e delle politiche sociali**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 OTTOBRE 2016

PARERE DELLA 1a COMMISSIONE PERMANENTE (AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: Palermo)

2 novembre 2016

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

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

(Estensore: FRAVEZZI)

15 novembre 2016

La Commissione, esaminato il disegno di legge ed i relativi emendamenti e preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, esprime parere non ostativo sul testo nel seguente presupposto:

- che per la realizzazione dell'opera si provveda nei limiti delle risorse di bilancio effettivamente

disponibili a legislazione vigente, in coerenza con i lotti costruttivi previsti dal cronoprogramma dei lavori;

e con le seguenti condizioni, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. All'articolo 3:

- sostituire il comma 3 con il seguente: «3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'opera di cui al comma 1 e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-bis, 12-ter e 12-quater, della medesima legge»;

- sopprimere il comma 4.

In relazione agli emendamenti esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9 e 3.15.

Esprime parere di semplice contrarietà sull'emendamento 3.16.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.

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

(Estensore: Cociancich)

26 ottobre 2016

La Commissione, esaminato il disegno di legge;

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 transeuropea, 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;

-- 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 per cento ciascuna 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.

PARERE DELLA COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI

(Estensore: senatrice Orrù)

20 ottobre 2016

sul disegno di legge

La Commissione,

esaminato il disegno di legge S. 2551, recante «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»;

rilevato che il provvedimento è riconducibile alla materia «politica estera e rapporti internazionali dello Stato», attribuita alla competenza legislativa esclusiva dello Stato dall'articolo 117, secondo comma, lettera a), della Costituzione,

esprime, parere favorevole.

DISEGNO DI LEGGE

D'iniziativa del Governo

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti

Trattati:

a) 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;

DISEGNO DI LEGGE

Testo proposto dalla
Commissione

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

Identico

b) Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, conformemente all'articolo 3 del Protocollo medesimo.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data ai Trattati di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto, rispettivamente, dall'articolo 7 dell'Accordo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), e dall'articolo 4 del Protocollo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b).

Art. 3.

(Realizzazione dell'Opera

per lotti costruttivi)

1. La sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione prevista dall'Accordo di cui all'articolo 1, di seguito denominata «Opera», è realizzata con le modalità previste dall'articolo 2, commi 232, lettere b) e c), e 233 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

2. Agli oneri per missioni derivanti dal Regolamento dei contratti di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b), che costituisce parte integrante del Protocollo addizionale, valutati in euro 24.975 annui e pari a euro 1.000 annui a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2017 e 2018, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

Identico

Art. 3.

(Realizzazione dell'Opera

per lotti costruttivi)

1. *Identico.*

3. Ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministro dell'interno provvede al monitoraggio dei relativi oneri e riferisce in merito al Ministro dell'economia e delle finanze. Nel caso si verificano o siano in procinto di verificarsi scostamenti rispetto alle previsioni di cui al comma 2, il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro dell'interno, provvede mediante riduzione, nella misura necessaria alla copertura finanziaria del maggior onere risultante dall'attività di monitoraggio, delle dotazioni finanziarie di parte corrente di cui all'articolo 21, comma 5, lettere *b)* e *c)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni, destinate alle spese di missione nell'ambito del programma di spesa «Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica» della missione «Ordine pubblico e sicurezza» dello stato di previsione del Ministero dell'interno.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce senza ritardo alle Camere con apposita relazione in merito alle cause degli scostamenti e all'adozione delle misure di cui al comma 3.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.
Art. 4.

(Entrata in vigore)

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

3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'Opera e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-bis, 12-ter e 12-quater, della medesima legge.

Soppresso

4. Identico.

Art. 4.

(Entrata in vigore)

Identico

1.2.3. Testo approvato 2551 (Bozza provvisoria)

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

N. 2551

Senato della Repubblica

Attesto che il Senato della Repubblica, il 16 novembre 2016, ha approvato il seguente disegno di legge, d'iniziativa del Governo:

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

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

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti Trattati:

a) 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;

b) Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, conformemente all'articolo 3 del Protocollo medesimo.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data ai Trattati di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto, rispettivamente, dall'articolo 7 dell'Accordo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), e dall'articolo 4 del Protocollo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b).

Art. 3.

*(Realizzazione dell'Opera
per lotti costruttivi)*

1. La sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione prevista dall'Accordo di cui all'articolo 1, di seguito denominata «Opera», è realizzata con le modalità previste dall'articolo 2, commi 232, lettere b) e c), e 233, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente

legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

2. Agli oneri per missioni derivanti dal Regolamento dei contratti di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b*), che costituisce parte integrante del Protocollo addizionale, valutati in euro 24.975 annui e pari a euro 1.000 annui a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2017 e 2018, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'Opera e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-*bis*, 12-*ter* e 12-*quater*, della medesima legge.

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

Art. 4.

(Entrata in vigore)

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

IL PRESIDENTE

1.3. Trattazione in Commissione

1.3.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2551
XVII Legislatura

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

Titolo breve: *Ratifica Accordo Italia-Francia linea ferroviaria TAV Torino-Lione*

Trattazione in Commissione

Sedute di Commissione primaria

Seduta

Attività

3^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) in sede referente

[N. 118 \(pom.\)](#)

18 ottobre 2016

3^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) (sui lavori della Commissione)

[N. 121 \(pom.\)](#)

2 novembre 2016

3^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) in sede referente

[N. 122 \(pom.\)](#)

9 novembre 2016

Fissato termine
per la
presentazione
degli
emendamenti: 9
novembre 2016
alle ore 18:00

[N. 123 \(ant.\)](#)

10 novembre 2016

Testo degli
emendamenti
allegato al
resoconto

[N. 124 \(ant.\)](#)
16 novembre 2016

Approvati
emendamenti
Testo degli
emendamenti
allegato al
resoconto Esito:
concluso l'esame
proposto testo
modificato

1.3.2. Resoconti sommari

1.3.2.1. 3^ Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione)

1.3.2.1.1. 3^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 118 (pom.) del 18/10/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

AFFARI ESTERI, EMIGRAZIONE (3^a)
MARTEDÌ 18 OTTOBRE 2016
118^a Seduta

Presidenza del Presidente
[CASINI](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale Della Vedova.

La seduta inizia alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Interrogazione

Il sottosegretario Della Vedova risponde alla interrogazione n. 3-02724 presentata dalla senatrice Mussini ed altri, ricordando che in linea generale, i Direttori degli Istituti Italiani di Cultura sono individuati tra i dirigenti e funzionari dell'Area Promozione Culturale del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale. Per alcune sedi di particolare rilevanza, individuate in coerenza con gli indirizzi di politica estera, la legge n. 401 del 1990 attribuisce al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale la facoltà di conferire l'incarico di direttore, entro il limite massimo di 10 unità, a "persone di prestigio culturale ed elevata competenza anche in relazione all'organizzazione della promozione culturale" (i cosiddetti Direttori di chiara fama).

Le procedure di selezione dirette ad individuare tali figure hanno l'obiettivo di assicurare la trasparenza delle procedure di nomina.

Nel corso dell'analisi dei *curricula* e dei successivi colloqui, vengono ricercate le caratteristiche di elevato prestigio culturale, la notorietà acquisita negli ambienti culturali, in Italia e nel Paese di destinazione; oltre che comprovate competenze in ordine all'ideazione, organizzazione e gestione di un'offerta di attività culturale.

Per ciò che attiene la specifica nomina del Direttore chiara fama dell'Istituto Italiano di Cultura di Istanbul, la figura prescelta, la dottoressa Alessandra Ricci, risulta possedere appieno, oltre a un *curriculum* accademico di grande spessore, una solida competenza nel trattare temi culturali e nello sviluppare collaborazioni diversificate. Il suo nominativo è emerso per l'accurata conoscenza della Turchia, l'ottima padronanza della lingua locale, le articolate conoscenze nel mondo culturale turco e la qualificata formazione accademica.

Un profilo con queste caratteristiche, inserito in una realtà turcofona centroasiatica di particolare rilievo geopolitico, è apparso una garanzia per il potenziamento delle sinergie già presenti localmente e un sicuro avamposto cui affidare la promozione del nostro Paese, in una regione ricca di potenziale anche in ambiti non esclusivamente culturali.

La senatrice [MUSSINI](#) (*Misto*) si dichiara soddisfatta rispetto alla vicenda specifica della nomina della direttrice dell'Istituto italiano di Istanbul.

Rimarca l'esigenza che, come sottolineato anche dalla Corte dei conti, le attività di selezione e di nomina dei direttori degli Istituti italiani di Cultura siano svolte con la massima trasparenza e correttezza, soprattutto per quanto riguarda le nomine di chiara fama, che sono consentite dalla legge, ma in un numero estremamente limitato. Ricorda altresì che, sulla materia, il Comitato per gli italiani all'estero e la Commissione Istruzione del Senato stanno svolgendo un'importante attività conoscitiva. Conclude sottolineando che la credibilità della rete di promozione della lingua e della cultura italiane è una componente essenziale per la nostra politica estera.

Il presidente [CASINI](#) dichiara concluso lo svolgimento della interrogazione all'ordine del giorno.

IN SEDE REFERENTE

(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

(Esame e rinvio)

Il relatore [SANGALLI](#) (*PD*) illustra il disegno di legge in esame, di ratifica di alcuni Accordi sottoscritti tra l'Italia e la Francia per l'avvio dei lavori della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Ricorda che la linea ferroviaria Torino-Lione è ritenuto un collegamento essenziale per la creazione di un efficiente asse di trasporti lungo la direttrice est- ovest del continente europeo, nonché per rilanciare il trasporto ferroviario rispetto a quello stradale, soprattutto per le merci.

Secondo i presupposti che stanno alla base del progetto, il Corridoio Mediterraneo, di cui la Torino-Lione è parte essenziale, rappresenta per l'Italia una delle principali reti a supporto del tessuto industriale, perché è in grado di garantire maggiore accessibilità ed una migliore connessione con gli altri corridoi transeuropei che passano per l'Italia.

L'Unione europea, già dal luglio 1996, ha previsto la creazione di una rete ferroviaria transeuropea,

estesa poi nel 2004 ai nuovi Paesi aderenti, della quale la linea Torino-Lione è stata configurata come asse prioritario, perché attraversa due delle maggiori aree sviluppate del continente, la zona sudorientale della Francia e la pianura padana. La linea si inserisce infatti nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev della Rete transeuropea dei trasporti, uno dei dieci corridoi ritenuti prioritari dall'Unione europea. Anche in considerazione del rilievo strategico che le viene riconosciuto, la Torino-Lione ha potuto contare, già in fase di studio, di importanti quote di cofinanziamento europeo. L'Unione europea, in particolare, ha deciso di cofinanziare l'opera sottoscrivendo un accordo di finanziamento, fino all'anno 2019, pari al 40 per cento dell'ammontare delle spese.

Ricorda che Italia e Francia hanno già fissato la ripartizione dei costi della sezione transfrontaliera dell'opera nella misura del 57,9 per cento a carico dell'Italia e del 42,1 per cento a carico della Francia, al netto del contributo europeo.

La sezione transfrontaliera costituisce la prima fase di realizzazione dell'opera e si estende per circa 65 km fra le cittadine di Saint-Jean-de-Marienne in Francia e Susa/Bussoleno in Italia. Il suo elemento fondamentale è una galleria di 57 chilometri (di cui 45 in territorio francese e 12 in territorio italiano) che consente di limitare la pendenza massima dell'attuale linea di montagna esistente fra Torino, Bardonecchia, Modane e Lione e dunque di abbattere del 40 per cento il costo energetico di attraversamento per i treni merci lungo la tratta.

Gli *iter* autorizzativi in entrambi i Paesi si sono conclusi nel 2015 ed attualmente è in corso la finalizzazione del cosiddetto "progetto di riferimento finale" che recepisce tutte le prescrizioni derivanti dagli atti approvativi nazionali.

L'Accordo del 24 febbraio 2015, in particolare, dispone l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria, affidandone la realizzazione al promotore pubblico *Tunnel Euroalpin Lyon Turin* e rinvia la definizione del costo certificato del progetto ad un protocollo addizionale da definirsi fra i due Paesi. L'Accordo, oltre a riaffermare l'impegno della Parti a lottare contro i tentativi di infiltrazione mafiosa, disciplina aspetti relativi all'organizzazione della committenza dei lavori connessi, alle modalità di funzionamento del promotore pubblico.

Il Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016, composto di una premessa e di quattro articoli, ha per oggetto la validazione del costo certificato del progetto e la definizione dei criteri di attualizzazione monetaria e di evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori. L'articolo 2, in particolare, quantifica il costo certificato e attualizzato pari a 8.300 milioni di euro, e definisce la relativa ripartizione fra le Parti. Il paragrafo 2.1 prevede nello specifico che le parti assumano un costo certificato. L'attualizzazione è soggetta a verifica annuale fino al completamento dei lavori, sulla base di un apposito indice di riferimento.

Il Regolamento dei contratti, definito dall'apposita Commissione intergovernativa, ha per oggetto la definizione delle 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 Titolo III disciplina i motivi per escludere la imprese dalla partecipazione diretta o indiretta, alle procedure per la realizzazione dell'opera. A una apposita commissione mista viene delegato il compito di assicurare il funzionamento dei meccanismi di prevenzione del rischio di infiltrazioni o condizionamenti criminali, tra cui una "Lista bianca" degli operatori economici nei cui confronti non siano emerse situazioni ostative. Di rilievo è altresì l'articolo 12, che disciplina il tracciamento e il monitoraggio finanziario dei pagamenti relativi ai contratti per la realizzazione dei lavori.

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.

In relazione agli aspetti tecnico-finanziari, la relazione governativa evidenzia come per la realizzazione dell'opera si provvederà, a legislazione vigente, per successivi lotti costruttivi non funzionali, impegnativi per le Parti nei soli limiti di finanziamento che il Governo renderà effettivamente disponibili, in coerenza con il cronogramma dei lavori. L'articolo 2 prevede che entro 30 giorni dalla

data di entrata in vigore della legge, il Comitato interministeriale per la programmazione economica deliberi in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse già disponibili a legislazione vigente, che ammontano a 2.564,7 milioni di euro. Il medesimo articolo quantifica in poco più di 25.000 euro il totale degli oneri derivanti dal Regolamento dei contratti, ascrivibili a spese di missione per i membri della struttura binazionale paritetica, nonché per l'effettuazione di visite ispettive nei cantieri di lavoro.

Il presidente [CASINI](#) dichiara aperta la discussione generale.

Il senatore [SCIBONA](#) (M5S) sottolinea che il finanziamento dell'Unione europea, ricordato dal relatore, è possibile fino al 40 per cento del costo complessivo, ma per la sola parte internazionale dell'opera. Ricorda inoltre che l'Unione europea ha dimezzato il finanziamento previsto, a causa dei ritardi nell'avvio dei lavori. Evidenzia inoltre l'inutilità dell'opera, già evidenziata in molte altre occasioni, anche perché la linea ferroviaria attuale è utilizzata al di sotto del 9 per cento della sua potenzialità, sia per il trasporto merci che per il trasporto passeggeri. Sottolinea che la ripartizione della spesa complessiva è svantaggiosa per l'Italia, che è chiamata a sopportare il costo maggiore, a fronte di un tragitto inferiore, rispetto a quello francese, nel proprio territorio. Sottolinea la scarsa trasparenza del Governo italiano in tutte le fasi della negoziazione internazionale, e il ritardo nella messa a disposizione del testo in lingua italiana, reso disponibile solo in occasione dell'avvio del procedimento parlamentare di autorizzazione alla ratifica, con molti mesi di ritardo rispetto al testo in francese. Esprime perplessità sulla concreta possibilità che la Francia possa applicare la normativa antimafia italiana nel proprio territorio, come pure previsto negli accordi in esame.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 15,45.

[Resoconto stenografico](#)

1.3.2.1.2. 3^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 121 (pom.) del 02/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

AFFARI ESTERI, EMIGRAZIONE (3^a)
MERCOLEDÌ 2 NOVEMBRE 2016
121^a Seduta

Presidenza del Presidente
[CASINI](#)

Interviene il vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale Giro.

La seduta inizia alle ore 15,30.

IN SEDE REFERENTE

(2310) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Principato di Monaco sullo scambio di informazioni in materia fiscale, con Protocollo, fatto a Monaco il 2 marzo 2015, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 20 aprile.

Il presidente [CASINI](#) comunica che sono pervenuti i prescritti pareri.

Nessuno chiedendo di intervenire, il presidente [CASINI](#), verificata la presenza del numero legale, pone quindi ai voti il mandato al relatore Compagna a riferire favorevolmente all'Assemblea sul disegno di legge in titolo, con la richiesta di essere autorizzato allo svolgimento della relazione orale.

La Commissione approva.

(2322) Deputato Manlio DI STEFANO ed altri. - Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica ceca sulla cooperazione in materia di cultura, istruzione, scienza e tecnologia, fatto a Praga l'8 febbraio 2011, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 20 aprile.

Il presidente [CASINI](#) comunica che sono pervenuti i prescritti pareri.

Nessuno chiedendo di intervenire, il presidente [CASINI](#), verificata la presenza del numero legale, pone quindi ai voti il mandato al relatore Lucidi a riferire favorevolmente all'Assemblea sul disegno di legge in titolo, con la richiesta di essere autorizzato allo svolgimento della relazione orale.

La Commissione approva.

(2470) Ratifica ed esecuzione della Decisione del Consiglio di sorveglianza recante modifiche all'Allegato IV della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana, il Governo della Repubblica francese, il Governo della Repubblica federale di Germania ed il Governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord sull'istituzione dell'Organizzazione congiunta per la cooperazione in materia di armamenti OCCAR del 9 settembre 1998, fatta a Roma il 10 giugno 2014, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 3 agosto.

Il presidente [CASINI](#) comunica che sono pervenuti i prescritti pareri.

Nessuno chiedendo di intervenire, il presidente [CASINI](#), verificata la presenza del numero legale, pone quindi ai voti il mandato al relatore Pegorer a riferire favorevolmente all'Assemblea sul disegno di legge in titolo, con la richiesta di essere autorizzato allo svolgimento della relazione orale.

La Commissione approva.

(2472) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Tagikistan sulla cooperazione culturale, scientifica e tecnologica, fatto a Dushanbe il 22 maggio 2007, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 3 agosto.

Il presidente [CASINI](#) comunica che sono pervenuti i prescritti pareri.

Nessuno chiedendo di intervenire, il presidente [CASINI](#), verificata la presenza del numero legale, pone quindi ai voti il mandato al relatore Petrocelli a riferire favorevolmente all'Assemblea sul disegno di legge in titolo, con la richiesta di essere autorizzato allo svolgimento della relazione orale.

La Commissione approva.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore [LUCIDI](#) (M5S), in relazione all'esame del disegno di legge n. 2551, sulla linea ferroviaria TAV Torino-Lione, propone che la Commissione svolga un breve ciclo di audizioni, per approfondire i numerosi aspetti critici del provvedimento.

Il presidente [CASINI](#) esprime perplessità su tale proposta, anche per il lungo e approfondito dibattito che ha accompagnato la definizione dell'opera in questione. Chiede comunque ai senatori presenti di esprimere l'opinione del proprio Gruppo.

Il relatore [SANGALLI](#) (PD) si dichiara contrario alla proposta formulata dal senatore Lucidi. Si riserva invece di chiarire, nella prima seduta utile, alcuni aspetti del provvedimento di interesse specifico per la Commissione esteri, come ad esempio l'applicazione anche in Francia della normativa italiana in materia di contrasto alle infiltrazioni mafiose negli appalti.

Il senatore [COLUCCI](#) (AP (NCD-UDC)) si dichiara d'accordo con il relatore Sangalli.

Il senatore [RAZZI](#) (FI-PdL XVII) ricorda che il progetto in esame è stato preceduto da una lunga discussione e non ritiene pertanto di particolare utilità lo svolgimento di audizioni in merito.

La senatrice [DE PIETRO](#) (Misto) sottolinea che le audizioni proposte potrebbero essere utili per un'analisi degli aspetti tecnici del progetto, ma non per l'esame cui è chiamata la Commissione esteri.

Il presidente [CASINI](#) verifica che la proposta del senatore Lucidi non incontra il sostegno di altri Gruppi. Ritiene pertanto che tale proposta non possa essere accolta.

La Commissione conviene.

La seduta termina alle ore 15,45.

1.3.2.1.3. 3^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 122 (pom.) del 09/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

AFFARI ESTERI, EMIGRAZIONE (3^a)
MERCOLEDÌ 9 NOVEMBRE 2016
122^a Seduta

Presidenza del Presidente
CASINI

Interviene il vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale Giro.

La seduta inizia alle ore 15,45.

ESAME DI ATTI PREPARATORI DELLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla partecipazione dell'Unione al partenariato per la ricerca e l'innovazione nell'area del Mediterraneo (PRIMA) avviato congiuntamente da più Stati membri ([n. COM \(2016\) 662 definitivo](#))

(Esame, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, dell'atto comunitario sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà e rinvio)

Il relatore [AMORUSO](#) (AL-A) ricorda che la Commissione è chiamata a valutare il rispetto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità in relazione alla proposta di partecipazione dell'Unione al partenariato per la ricerca e l'innovazione nell'area del Mediterraneo (PRIMA). Il programma è stato già avviato congiuntamente da alcuni Stati membri (Cipro, Italia, Francia, Grecia, Malta, Portogallo e Spagna) in collaborazione con alcuni Paesi della sponda sud ed est del Mediterraneo (Egitto, Giordania, Israele, Libano, Marocco, Tunisia e Turchia). L'ingresso dell'Unione europea nel suo insieme ovviamente rafforza molto questa *partnership* euro-mediterranea.

L'approvvigionamento idrico e i sistemi alimentari nell'area del Mediterraneo presentano come noto molte criticità, anche sul piano della sostenibilità ambientale, per almeno 180 milioni di persone. Il programma integrato in esame intende fornire un contributo a soluzioni innovative adattabili alle realtà locali e facilmente trasferibili, rimediando all'insufficiente livello degli investimenti in ricerca e innovazione.

Il partenariato PRIMA prevede infatti uno stanziamento specifico di fondi e la condivisione di idee e conoscenze fra i Paesi *partner*. Vengono promosse azioni di sostegno alle economie locali ed al mercato del lavoro.

Fra gli obiettivi specifici della *partnership*, destinata ad avere una durata di 10 anni, c'è l'elaborazione di un programma strategico comune, di ricerca e innovazione in questi settori, l'orientamento coordinato di tutti i programmi nazionali, nonché il rafforzamento delle capacità di finanziamento e di attuazione. L'iniziativa, peraltro, si inquadra nell'agenda europea sulla migrazione e si muove in linea con quanto sostenuto dal nostro Governo col suo *Migration Compact*. Le carenze di risorse idriche e le difficili condizioni ambientali sono infatti una delle cause significative dei flussi migratori verso l'Europa. Da questo punto di vista il programma punta a sostenere condizioni di sviluppo sostenibile, nell'ambito del nuovo modello di cooperazione allo sviluppo promosso dal quadro di partenariato, che associa investitori privati, mobilita risorse di bilancio limitate e pone l'accento sulle PMI e le infrastrutture sostenibili.

Le risorse disponibili ammontano a 400 milioni di euro, stanziati per metà dai Paesi partecipanti e per metà dai contributi dell'Unione europea nell'ambito del programma di ricerca e innovazione *Horizon 2020*. Il contributo finanziario dell'UE, in particolare, sarà destinato ad attività di ricerca e innovazione più complesse, per un sostegno ad un numero ridotto di progetti pilota. I contributi finanziari nazionali, a loro volta, si incentreranno su attività di ricerca e innovazione più innovative, nonché su azioni di mobilità e formazione, nonché su attività di rete.

Per quanto riguarda gli aspetti più strettamente connessi alla valutazione della Commissione, la proposta appare conforme al principio di sussidiarietà nella misura in cui gli obiettivi attesi non potrebbero essere conseguiti in misura sufficiente solo mediante la partecipazione di alcuni Stati membri. Il provvedimento peraltro costituisce lo strumento più appropriato per l'Unione europea per sostenere l'iniziativa, consentendo il coordinamento tra i programmi nazionali di ricerca nazionali e, contemporaneamente, la partecipazione dell'Unione al programma congiunto.

La proposta appare altresì conforme al principio di proporzionalità, in quanto prevede disposizioni minime per raggiungere gli obiettivi proposti, limitandosi l'Unione ad agevolare e sostenere gli obiettivi di PRIMA già previsti da parte degli Stati partecipanti.

Per quanto concerne lo strumento adottato, esso appare in grado di realizzare efficacemente gli obiettivi che si propone, consentendo altresì la costruzione di una relazione più equilibrata e strutturata con i Paesi del vicinato anche in tema di ricerca e innovazione.

Ricorda che le Commissioni Affari costituzionali, Istruzione e Politiche dell'Unione europea hanno tempo fino al 24 novembre per esprimere le proprie valutazioni.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE, Euratom) n. 480/2009 che istituisce un fondo di garanzia per le azioni esterne
([n. COM \(2016\) 582 definitivo](#))

(Esame, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, dell'atto comunitario sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, e rinvio)

Il relatore [AMORUSO](#) (*AL-A*) espone la proposta di modifica del Regolamento istitutivo di un

fondo di garanzia dell'Unione europea per le azioni esterne.

Tale Fondo è stato introdotto nel 1994 allo scopo di rimborsare i prestiti concessi dalla Comunità o da essa garantiti. Il Fondo di garanzia può coprire solamente le operazioni di prestito o di garanzia realizzate a favore di un Paese terzo o destinate al finanziamento di progetti in Paesi terzi.

La proposta di modifica si colloca nel quadro di un piano di investimenti esterni annunciato dalla Commissione europea a sostegno del nuovo quadro di partenariato con i Paesi terzi, nell'ambito dell'agenda europea sulla migrazione. L'intento è di fornire garanzie addizionali per favorire l'aumento degli investimenti destinati ad affrontare le cause profonde delle migrazioni, il sostegno a progetti a favore dei rifugiati e delle comunità di accoglienza, contribuendo al contempo al conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile. La proposta consentirà alla BEI di ampliare qualitativamente e quantitativamente il mandato per i prestiti esterni, in particolare fornendo finanziamenti supplementari a favore di beneficiari del settore privato. Alla Commissione europea, che svolge già l'incarico gestionale del fondo di garanzia del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), sarà trasferita la gestione finanziaria delle attività del Fondo di garanzia per le azioni esterne, finora assicurata dalla BEI. Si tratta di un aggiustamento che punta a tutelare meglio il bilancio dai potenziali rischi supplementari di inadempimento legati alle operazioni della BEI connesse alla crisi migratoria.

Per gli aspetti più strettamente connessi alla valutazione della Commissione, evidenzia come la proposta appaia conforme al principio di sussidiarietà perché gli obiettivi attesi non potrebbero essere conseguiti in misura sufficiente solo dagli Stati membri.

La proposta appaia altresì conforme al principio di proporzionalità in quanto contiene unicamente disposizioni accessorie necessarie al funzionamento del piano per gli investimenti esterni, in particolare del nuovo mandato di prestito della BEI per il settore privato.

La Commissione Politiche dell'Unione europea ha già fatto pervenire le sue osservazioni. Occorre invece attendere le valutazioni delle Commissioni Affari costituzionali e Bilancio, che hanno tempo fino al 10 novembre per formulare le proprie valutazioni.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(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

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 18 ottobre.

Il relatore **SANGALLI** (PD) fornisce chiarimenti su alcune questioni emerse nel corso dell'esame

del provvedimento. Sottolinea che la costruzione della nuova linea porterà ad una riduzione annuale di emissioni di gas serra valutata nell'ordine di circa tre milioni di tonnellate, rappresentando un contributo importante nell'ambito della strategia internazionale contro i cambiamenti climatici. Sottolinea inoltre che, attraverso il regolamento dei contratti annesso all'accordo in esame, le regole italiane contro le possibili infiltrazioni mafiose nella realizzazione di opere pubbliche acquisteranno efficacia anche nell'ordinamento francese.

Non essendovi altri iscritti a parlare, il presidente [CASINI](#) dichiara chiusa la discussione generale.

Il senatore [PETROCELLI](#) (M5S) chiede alla Presidenza di fissare un termine per la presentazione di emendamenti e ordini del giorno.

Il presidente [CASINI](#), verificato l'orientamento della Commissione, propone di fissare tale termine per le ore 18 della giornata odierna.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16.

1.3.2.1.4. 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 123 (ant.) del 10/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

AFFARI ESTERI, EMIGRAZIONE (3ª)
GIOVEDÌ 10 NOVEMBRE 2016
123ª Seduta

Presidenza del Presidente
[CASINI](#)

Interviene il vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale Giro.

La seduta inizia alle ore 8,30.

IN SEDE REFERENTE

(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

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il presidente [CASINI](#) comunica che sono stati presentati emendamenti al disegno di legge in esame, tutti a prima firma del senatore Scibona (pubblicati in allegato). In attesa della trasmissione del parere della Commissione Bilancio, propone di procedere alla discussione dell'articolato.

La Commissione conviene.

Il presidente [CASINI](#) dichiara inammissibili gli emendamenti 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1,.

Si passa all'illustrazione degli emendamenti.

Il senatore [SCIBONA](#) (M5S) esprime rammarico per la dichiarazione di inammissibilità dell'emendamento 1.3, che prevedeva differenti modalità autorizzative dell'accordo in esame.

Sottolinea poi il grave danno che il Paese riceverà a seguito della costruzione della nuova opera, sia dal punto di vista economico che dal punto di vista ambientale. Lamenta inoltre una vera e propria cessione di sovranità a favore della Francia, considerato che una società di diritto francese potrà gestire l'attuale linea ferroviaria, per tutta la durata dei lavori di costruzione della nuova opera, anche all'interno del territorio italiano.

Non ritiene inoltre convincenti le misure normative adottate per evitare possibili infiltrazioni mafiose nella realizzazione dei lavori.

Il relatore [SANGALLI](#) (PD) esprime parere contrario su tutti gli emendamenti.

Il sottosegretario GIRO esprime parere conforme a quello del relatore.

Non essendovi obiezioni, il presidente [CASINI](#), verificato il numero legale, mette quindi ai voti, con distinte votazioni, gli emendamenti 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16 e 4.1.

Gli emendamenti vengono respinti.

Il presidente [CASINI](#) sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle ore 8,50, riprende alle ore 9,20.

Il presidente [CASINI](#), non essendo ancora pervenuto il parere della Commissione Bilancio sul provvedimento, rinvia il seguito dell'esame.

La seduta termina alle ore 9,25.

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. [2551](#)

Art. 1

1.1

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere l'articolo

1.2

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere il comma 1

1.3

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sostituire l'articolo con il seguente:

"Art. 1

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'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."
conseguentemente aggiungere il seguente articolo:

"Art. 2

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, conformemente all'articolo 3 del Protocollo medesimo."

1.4

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 1, sopprimere la lettera a)

1.5

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 1, sopprimere la lettera b)

Art. 2

2.1

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere l'articolo

Art. 3

3.1

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere l'articolo

3.2

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere il comma 1

3.3

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 1, sopprimere il primo periodo

3.4

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 1, sopprimere il secondo periodo

3.5

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: "trenta giorni", con le seguenti: "entro 24 mesi"

3.6

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere il comma 2

3.7

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere il comma 3

3.8

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 3, sopprimere il secondo periodo, conseguentemente sopprimere i seguenti commi 4 e 5

3.9

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 3, sopprimere il secondo periodo

3.10

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 3, sostituire le parole:

"nell'ambito del programma di spesa «Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica» della missione «Ordine pubblico e sicu-rezza» dello stato di previsione del Mini-sterio dell'interno."

con le seguenti parole:

"nell'ambito del programma di spesa "Missioni internazionali" della Missione "Difesa e sicurezza del territorio" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze."

3.11

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 3, sostituire le parole: "nell'ambito del programma di spesa «Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica» della missione «Ordine pubblico e sicu-rezza» dello stato di previsione del Mini-sterio dell'interno.", *con le seguenti parole:* "nell'ambito della Missione "Sicurezza delle strutture in Italia e all'estero e controlli ispettivi" dello stato di previsione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale."

3.12

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 3, sostituire le parole: "nell'ambito del programma di spesa «Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica» della missione «Ordine pubblico e sicurezza» dello stato di previsione del Mini-sterio dell'interno.", *con le seguenti parole:* "nell'ambito della Missione "Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni" dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti."

3.13

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 3, sostituire le parole: "nell'ambito del programma di spesa «Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica» della missione «Ordine pubblico e sicurezza» dello stato di previsione del Ministero dell'interno.", *con le seguenti parole:* "nell'ambito della Missione "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti."

3.14

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Al comma 3, sostituire le parole: "nell'ambito del programma di spesa «Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica» della missione «Ordine pubblico e sicurezza» dello stato di previsione del Mini-sterio dell'interno." *Con le seguenti parole:* " nell'ambito del programma di spesa Approntamento e impiego delle forze terrestri" della Missione "Difesa e sicurezza del territorio" dello stato di previsione del Ministero della Difesa."

3.15

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere il comma 4

3.16

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere il comma 5

Art. 4

4.1

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sopprimere l'articolo

1.3.2.1.5. 3^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) - Seduta n. 124 (ant.) del 16/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

AFFARI ESTERI, EMIGRAZIONE (3^a)
MERCOLEDÌ 16 NOVEMBRE 2016
124^a Seduta

Presidenza del Presidente
[CASINI](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale Della Vedova.

La seduta inizia alle ore 9.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore [LUCIDI](#) (M5S) sottolinea l'esigenza che la Commissione si occupi in tempi rapidi dello svolgimento delle procedure elettorali per il voto degli italiani all'estero, in occasione del prossimo referendum costituzionale. Stigmatizza le numerose irregolarità che sono state segnalate in diversi Paesi, in particolare per quanto riguarda l'invio delle schede. Rimarca l'urgenza di tale intervento, in considerazione dell'imminenza e dell'importanza dell'appuntamento elettorale in questione.

Il senatore [ZIN](#) (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE) ritiene che l'allarme sollevato dal senatore Lucidi, pure legittimo, risulti tuttavia prematuro, visto che le procedure di invio dei plichi elettorali sono in corso solo da pochi giorni.

Il presidente [CASINI](#) ricorda che lo svolgimento dei procedimenti elettorali rientra nella competenza primaria della Commissione affari costituzionali, e che dunque ogni iniziativa in questo ambito deve evidentemente essere concordata con tale Commissione. Ritiene tuttavia utile la segnalazione del senatore Lucidi, di cui il Governo si potrà far carico per il tramite del sottosegretario Della Vedova, considerato che la trasparenza e la correttezza del processo elettorale sono interessi

collettivi del Paese.

IN SEDE REFERENTE

(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

(Seguito e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 10 novembre.

Il presidente [CASINI](#) comunica che è pervenuto il parere della Commissione bilancio, che contiene un presupposto e due condizioni, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Informa altresì che il relatore ha presentato due emendamenti volti a recepire tali condizioni.

Il relatore [SANGALLI](#) (PD) illustra quindi gli emendamenti 3.100 e 3.200, pubblicati in allegato.

Il senatore [SCIBONA](#) (M5S) chiede di poter presentare subemendamenti agli emendamenti del relatore.

Il presidente [CASINI](#) ricorda che gli emendamenti del relatore rappresentano un adempimento delle condizioni poste dalla Commissione bilancio ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Per prassi prevalente si ritiene che tali emendamenti non siano dunque soggetti ad essere ulteriormente subemendati. Interpretando l'orientamento prevalente della Commissione, anche in ragione dello spirito di collaborazione che ne ha sempre contraddistinto i lavori, ritiene tuttavia di accogliere tale richiesta, temperandola però con l'esigenza di buon andamento dell'attività parlamentare. Fissa pertanto alle ore 9,25 il termine per la presentazione di subemendamenti agli emendamenti 3.100 e 3.200. Sospende quindi la seduta.

La seduta, sospesa alle ore 9,18, riprende alle ore 9,25.

Il presidente [CASINI](#) informa che sono stati presentati i subemendamenti 3.100/1 e 3.100/2 a prima firma del senatore Lucidi, pubblicati in allegato, di cui dà lettura.

Dopo un intervento del senatore Lucidi, il relatore [SANGALLI](#) (PD) e il rappresentante del GOVERNO esprimono parere contrario.

In considerazione dell'imminente avvio della seduta dell'Assemblea, verificata la presenza del numero

legale, il PRESIDENTE pone quindi ai voti, con distinte votazioni, i subemendamenti 3.100/1 e 3.100/2, che risultano respinti.

Il PRESIDENTE pone quindi ai voti, con distinte votazioni, gli emendamenti 3.100 e 3.200, che risultano approvati.

Il presidente [CASINI](#) pone infine ai voti il mandato al relatore Sangalli a riferire favorevolmente all'Assemblea sul disegno di legge in titolo, così come modificato, con la richiesta di essere autorizzato allo svolgimento della relazione orale.

La Commissione approva.

La seduta termina alle ore 9.30.

EMENDAMENTI E SUBEMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. [2551](#)

Art. 3

3.100

IL RELATORE

Sostituire il comma 3 con il seguente:

"3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'opera di cui al comma 1 e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-bis, 12-ter e 12-quater, della medesima legge".

3.100/1

[LUCIDI](#), [BERTOROTTA](#), [SCIBONA](#)

All'emendamento 3.100, dopo le parole " Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, "aggiungere le seguenti: "previa opportuna rivalutazione del costo dell'opera,".

3.100/2

[LUCIDI](#), [BERTOROTTA](#), [SCIBONA](#)

All'emendamento 3.100, dopo le parole " Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, "aggiungere le seguenti: "o comunque non siano esplicitati nel testo del presente accordo o nel protocollo aggiuntivo,".

3.200

IL RELATORE

Sopprimere il comma 4.

1.4. Trattazione in consultiva

1.4.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2551
XVII Legislatura

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

Titolo breve: *Ratifica Accordo Italia-Francia linea ferroviaria TAV Torino-Lione*

Trattazione in consultiva

Sedute di Commissioni consultive

Seduta

Attività

1^a Commissione permanente (Affari Costituzionali)

[N. 169 \(pom.\)](#)

2 novembre 2016

Sottocomm. pareri

Esito: Non
ostativo

Parere destinato
alla Commissione
**3^a (Affari esteri,
emigrazione)**

2^a Commissione permanente (Giustizia)

[N. 53 \(pom.\)](#)

15 novembre 2016

Sottocomm. pareri

Esito: Non
ostativo

Parere destinato
alla Commissione
**3^a (Affari esteri,
emigrazione)**

5^a Commissione permanente (Bilancio)

[N. 652 \(pom.\)](#)

2 novembre 2016

Esito: **Esame e
rinvio**

Parere destinato
alla Commissione
**3^a (Affari esteri,
emigrazione)**

[N. 653 \(ant.\)](#)

3 novembre 2016

Esito: **Esame e
rinvio**

[N. 656 \(pom.\)](#)

9 novembre 2016

Esito: **Esame e
rinvio**

[N. 657 \(ant.\)](#)

10 novembre 2016

Esito: **Esame e
rinvio**

Esito: **Esame e
rinvio su
emendamenti**

[N. 658 \(pom.\)](#)

15 novembre 2016

Esito: **Esame e
rinvio**

Esito: **Esame e
rinvio su
emendamenti**

[N. 659 \(nott.\)](#)

15 novembre 2016

Esito: Non
ostativo con
condizioni con
presupposto

Parere sulla
copertura
finanziaria (art. 81
della Cost.)

Esito: parte Non
ostativo **parte
Contrario su
emendamenti**

Esito: **Contrario su
emendamenti**

Parere sulla
copertura
finanziaria (art. 81
della Cost.)

Esito: Non
ostativo con
condizioni con
presupposto **su
nuovo testo**

Parere destinato
all'Assemblea
Parere sulla
copertura
finanziaria (art. 81
della Cost.)

Esito: parte Non
ostativo **parte
Contrario su
emendamenti**

Esito: Contrario **su
emendamenti**

Parere sulla
copertura
finanziaria (art. 81
della Cost.)

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)

[N. 269 \(pom.\)](#)

26 ottobre 2016

Esito: **Esame e
rinvio**

Parere destinato
alla Commissione
**3ª (Affari esteri,
emigrazione)**

Esito: **Esame e
rinvio**

Esito: Favorevole

[N. 270 \(pom.\)](#)

2 novembre 2016

[N. 272 \(pom.\)](#)

8 novembre 2016

13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali)

[N. 70 \(ant.\)](#)

26 ottobre 2016

Sottocomm. pareri

Esito: **Rinvio**

Parere destinato
alla Commissione
**3ª (Affari esteri,
emigrazione)**

Esito: **Rinvio**

[N. 71 \(pom.\)](#)

2 novembre 2016

Sottocomm. pareri

[N. 72 \(pom.\)](#)

Esito: Favorevole

9 novembre 2016

Sottocomm. pareri

14^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)

[N. 222 \(ant.\)](#)

Esito: Favorevole

26 ottobre 2016

Parere destinato
alla Commissione
**3^a (Affari esteri,
emigrazione)**

Commissione parlamentare questioni regionali

20 ottobre 2016

(ant.)

Esito: Favorevole

Parere destinato
alla Commissione
**3^a (Affari esteri,
emigrazione)**

1.4.2. Resoconti sommari

1.4.2.1. 1^ Commissione permanente (Affari Costituzionali)

1.4.2.1.1. 1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 169 (pom., Sottocomm. pareri) del 02/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

AFFARI COSTITUZIONALI (1ª)
Sottocommissione per i pareri

MERCOLEDÌ 2 NOVEMBRE 2016
169ª Seduta

Presidenza del Presidente
[PALERMO](#)

La seduta inizia alle ore 16,05.

[\(2567\)](#) *Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, recante interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal sisma del 24 agosto 2016*

(Parere alla 5ª Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il relatore [MIGLIAVACCA](#) (PD) illustra il decreto-legge in titolo, proponendo di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

(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

(Parere alla 3ª Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il relatore **PALERMO** (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*), dopo aver illustrato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

Schema di decreto legislativo recante semplificazione delle attività degli enti pubblici di ricerca
(n. 329)

(Osservazioni alla 7ª Commissione. Esame. Osservazioni non ostative)

Il relatore **COLLINA** (*PD*) illustra lo schema di decreto legislativo in titolo, segnalando, in primo luogo, che l'intervento normativo nel suo complesso, nel procedere ad una semplificazione di disposizioni preesistenti riguardanti l'attività degli enti pubblici di ricerca, potrebbe essere più opportunamente compiuto attraverso un'opera di ricognizione e riordino, tramite la redazione di un testo unico, che eviti sovrapposizioni e incongruenze normative.

Rileva, inoltre, che all'articolo 1, volto a definire l'ambito di applicazione della normativa, dovrebbe essere opportunamente chiarito il regime giuridico di tutti gli enti di ricerca non compresi nell'elenco contenuto nel comma 1, per ragioni di completezza della disciplina e sotto il profilo del rispetto del canone costituzionale di ragionevolezza.

In riferimento all'articolo 4, riguardante la procedura di adozione degli statuti e dei regolamenti, appare necessario, a suo avviso, ricomprendere anche i regolamenti di organizzazione, non espressamente indicati al comma 1, il quale richiama esclusivamente quelli di amministrazione, finanza e contabilità, nonché quelli del personale.

Propone, quindi, di formulare osservazioni non ostative con i rilievi nei termini indicati.

La Sottocommissione concorda.

Schema di decreto legislativo recante riordino delle funzioni e del finanziamento delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura (n. 327)

(Osservazioni alla 10ª Commissione. Esame. Rimessione alla sede plenaria)

Il relatore [COLLINA](#) (PD), dopo aver illustrato lo schema di decreto legislativo in titolo, propone di formulare, per quanto di competenza, osservazioni non ostative.

Il senatore [PALERMO](#) (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE) chiede che l'esame venga rimesso alla sede plenaria, anche allo scopo di compiere opportuni approfondimenti circa il rispetto delle competenze delle Regioni e degli enti locali in materia

La Sottocommissione conviene e quindi l'esame del provvedimento è rimesso alla sede plenaria.

La seduta termina alle ore 16,15.

1.4.2.2. 2^ Commissione permanente (Giustizia)

1.4.2.2.1. 2ª Commissione permanente (Giustizia) - Seduta n. 53 (pom., Sottocomm. pareri) del 15/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

GIUSTIZIA (2ª)
Sottocommissione per i pareri

MARTEDÌ 15 NOVEMBRE 2016
53ª Seduta

Presidenza del Presidente
[ALBERTINI](#)

Orario: dalle ore 14,10 alle ore 14,30

La Sottocommissione ha adottato le seguenti deliberazioni per i provvedimenti deferiti:

alla 3ª Commissione:

[\(2551\)](#) 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: parere non ostativo.

alla 9ª Commissione:

[\(2535\)](#) ***Disciplina organica della coltivazione della vite e della produzione e del commercio del vino***, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Sani ed altri; Oliviero ed altri: parere non ostativo con condizione sul testo e parere non ostativo sugli emendamenti.

1.4.2.3. 5^ Commissione permanente (Bilancio)

1.4.2.3.1. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 652 (pom.) del 02/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BILANCIO (5ª)
MERCOLEDÌ 2 NOVEMBRE 2016
652ª Seduta

Presidenza del Presidente
TONINI

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Paola De Micheli.

La seduta inizia alle ore 15,10.

IN SEDE CONSULTIVA

(119, 1004, 1034, 1931 e 2012-A) Modifiche alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, e ulteriori disposizioni in materia di aree protette

(Parere all'Assemblea sugli emendamenti. Esame. Parere in parte contrario e in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Rinvio dell'esame dei restanti emendamenti)

Il relatore **DEL BARBA** (PD), illustra gli emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, trasmessi dall'Assemblea, segnalando, per quanto di competenza, che occorre ribadire il parere contrario già reso alla Commissione di merito, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti 01.100, 01.101, 1.114, 1.0.100, 2.0.100, 4.115, 4.146, 4.149 5.132 e 19.100. Comportano altresì maggiori oneri le proposte 7.101, 18.0.100, 18.0.103, 18.0.104, 18.0.105, 18.0.106, 20.101 e 25.108. Occorre ribadire il parere di semplice contrarietà sulle proposte 1.101 e 1.108. Occorre acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 5.138, 5.145, 8.0.100, 11.101, 12.102, 12.105, 13.100, 17.0.100, 18.0.101, 18.0.102 e 20.0.100. Occorre infine valutare le proposte 1.102, 1.107, 1.112, 2.100, 2.104, 3.103, 4.145, 4.147, 4.153, 4.0.100, 5.117, 5.118, 6.104 (e l'analogo 6.105), 8.100 (in relazione agli effetti delle parti non soppresse), 8.121, 8.143, 8.145, 8.147 (e l'identico 8.148), 8.149, 8.156, 8.158, 8.159, 8.160, 8.161, 8.165, 9.103 (con riferimento al comma 6),

9.115, 12.106, 12.107, 24.107, 24.0.100, 24.0.101, 25.100 e 26.0.100. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI conviene con il giudizio del relatore, sia circa gli emendamenti riproposti all'Assemblea e già giudicati onerosi, sia su quelli di nuova presentazione a cui sono stati connessi maggiori oneri.

Il senatore [CALEO](#) (PD) prende la parola a proposito dell'emendamento 18.0.100, preannunciando una riformulazione che chiarisca con esattezza la copertura degli oneri.

Il presidente [TONINI](#) considera dunque opportuno un breve rinvio della trattazione dell'emendamento in questione, al fine di fornire un parere sul nuovo testo.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI si riserva di fornire il parere del Governo sui restanti emendamenti citati dal relatore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, il RELATORE propone l'espressione di un parere così formulato: " La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, trasmessi dall'Assemblea, esprime, per quanto di propria competenza, parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione sulle proposte 01.100, 01.101, 1.114, 1.0.100, 2.0.100, 4.115, 4.146, 4.149, 5.132, 19.100, 7.101, 18.0.103, 18.0.104, 18.0.105, 18.0.106, 20.101, 25.108, 5.138, 5.145, 8.0.100, 11.101, 12.102, 12.105, 13.100, 17.0.100, 18.0.101, 18.0.102 e 20.0.100.

Il parere è di semplice contrarietà sugli emendamenti 1.101 e 1.108.

Il parere sui restanti emendamenti rimane sospeso."

La Commissione approva.

Il seguito dell'esame è dunque rinviato.

(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

(Parere alla 3ª Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore [FRAVEZZI](#) (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE), illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che il disegno di legge è corredato di relazione tecnica. In relazione alla medesima occorre anzitutto avere ulteriori chiarimenti in ordine alle risorse che la stessa indica a disposizione per l'esecuzione dell'opera che sarebbero quantificate in 2564,7 milioni: dato il definanziamento del comma 208 della legge di stabilità per il 2013 (n. 228 del 2012) operato dall'articolo 18, comma 13 della legge n. 69 del 2013 la cifra in questione non sembra corrispondente.

Sarebbe poi opportuna una integrazione della relazione tecnica che possa fornire i valori nominali, almeno stimati, e non soltanto quelli percentuali in ordine all'articolo 2 del Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015. Infatti, poiché la relazione tecnica non fornisce alcun dato al riguardo, non è possibile desumere dall'articolo in questione quali siano le risorse necessarie all'Italia per dare seguito all'Accordo posto che non è noto il contributo dell'Unione né risulta possibile il calcolo della rivalutazione per interessi del costo dell'opera. Occorre altresì chiarire, con analoga integrazione, l'ammontare attualizzato delle spese non prese in considerazione nel costo certificato del progetto di cui all'articolo 2 dell'Allegato e se alle stesse si prevede di far fronte con lo stanziamento complessivo sopra citato di 2564,7 milioni di euro. Infine, in relazione al comma 3 dell'articolo 3 della ratifica occorre valutare l'opportunità che le risorse di cui all'articolo 21, comma 5, lettera *b*) della legge n. 196 del 2009 (spese per fattori legislativi determinati con legge) siano rimodulate con decreti ministeriali anche in considerazione dell'esiguità dell'onere a cui la clausola di salvaguardia è riferita.

La rappresentante del GOVERNO comunica che il proprio Dicastero è attualmente in attesa della documentazione necessaria da parte dell'amministrazione competente per materia per fornire i chiarimenti richiesti dal relatore.

Il PRESIDENTE propone quindi il rinvio della trattazione in attesa dei riscontri del Governo.

Il seguito dell'esame è dunque rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante disciplina della dirigenza della Repubblica [\(n. 328\)](#)

(Parere al Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 2015, n. 124. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana del 26 ottobre.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI deposita una nota della Ragioneria generale dello Stato sulle richieste di chiarimenti del relatore.

Il PRESIDENTE, prendendo atto della documentazione fornita, propone di rinviare il seguito dell'esame, in attesa di una proposta di parere a cura del relatore.

Il seguito dell'esame è dunque rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(1641\)](#) **Disposizioni per la salvaguardia degli agrumeti caratteristici**, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Cirielli e Totaro; Catanoso Genoese; Mongiello ed altri; Olivero ed altri; Russo e Faenzi; Caon e altri; Catanoso Genoese)

(Parere alla 9ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 12 gennaio.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI comunica che, all'esito degli approfondimenti svolti, è emersa la necessità di un riallineamento temporale dell'onere quantificato nel testo e della relativa copertura. Per ciò che riguarda i restanti profili di competenza, richiama i contenuti della relazione tecnica aggiornata richiesta dal relatore.

Il relatore [BROGLIA](#) (PD) si riserva di predisporre una proposta di parere che tenga conto degli elementi forniti con la relazione tecnica e della necessità di aggiornamento dei riferimenti temporali segnalata dalla rappresentante del Governo.

Il seguito dell'esame è dunque rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il PRESIDENTE informa che, all'esito dei contatti intercorsi con la Presidenza dell'omologa Commissione dell'altro Ramo del Parlamento, si è convenuto di avviare il ciclo di audizioni preliminari all'esame del disegno di legge di bilancio a partire dalla giornata di domani, giovedì 3 novembre, alle ore 18, per poi proseguire nelle giornate di venerdì 4 novembre, a partire dalle ore 8,45 e di lunedì 7 novembre, a partire dalle ore 10.

Informa, altresì, che verranno svolte nel corso della prossima settimana le audizioni preliminari all'esame del disegno di legge n. 2567, di conversione in legge del decreto-legge n. 189 del 2016, rinviate la settimana scorsa a causa dei nuovi eventi sismici di questi giorni. Precisa che, tenuto conto della condizione tuttora emergenziale e dei conseguenti gravosi impegni del Commissario straordinario e degli amministratori locali, rimane ferma la necessità per il Parlamento di acquisire i necessari elementi da questi ultimi e quindi fissare il termine per la presentazione degli emendamenti, al fine di poter concludere il provvedimento nei tempi previsti dal Regolamento e dal Calendario dei lavori dell'Assemblea.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15,50.

1.4.2.3.2. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 653 (ant.) del 03/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BILANCIO (5ª)
GIOVEDÌ 3 NOVEMBRE 2016
653ª Seduta

Presidenza del Presidente
TONINI

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Paola De Micheli.

La seduta inizia alle ore 9,05.

IN SEDE CONSULTIVA

(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

(Parere alla 3ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI mette a disposizione una nota tecnica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che fornisce chiarimenti su alcune questioni sollevate dalla Commissione.

La Commissione prende atto.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato

(2460) Deputati TULLO ed altri. - Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 8ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana del 26 ottobre.

La rappresentante del GOVERNO deposita una relazione tecnica verificata positivamente da parte della Ragioneria generale dello Stato da cui emerge l'assenza di oneri per il bilancio dello Stato.

La senatrice **BULGARELLI** (M5S) evidenzia come la relazione tecnica si limiti ad affermare, analogamente a quanto avvenuto in altre circostanze, che le amministrazioni coinvolte provvedono agli adempimenti previsti nel provvedimento utilizzando le risorse disponibili a legislazione vigente senza fornire ulteriori informazioni. Sarebbe invece necessario che la Ragioneria generale dello Stato, se effettivamente ha verificato la possibilità per le amministrazioni di procedere con le sole risorse disponibili, indicasse nel dettaglio gli esiti di tale verifica nella relazione tecnica.

Il senatore **URAS** (Misto) concorda con il rilievo avanzato dalla senatrice Bulgarelli facendo presente che il problema si è posto in riferimento ad una copertura assicurativa in cui lo Stato non risulterebbe direttamente coinvolto. Si tratta in particolare di un'attività che presenta carattere sicuramente aggiuntivo per i soggetti coinvolti e che, pertanto, richiede una adeguata dimostrazione circa la sua realizzabilità nell'ambito delle risorse disponibili. Lamenta, più in generale, che nell'ambito della gestione del traffico marittimo si verranno a determinare per lo Stato oneri aggiuntivi senza benefici dal punto di vista della qualità dei servizi offerti.

Il senatore **AZZOLLINI** (FI-PdL XVII), alla luce delle considerazioni svolte dai colleghi senatori, propone al Presidente di richiedere al Governo una integrazione della relazione tecnica che elimini i dubbi testè evidenziati.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore **Giovanni MAURO** (GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL)) chiede chiarimenti in merito all'esito di alcuni emendamenti esaminati dalla Commissione relativi al disegno di legge n. 2233 (Lavoro autonomo), attualmente all'esame dell'Assemblea. Ricorda che erano state presentate diverse proposte emendative in materia di minimo tariffario dei professionisti da parte di vari Gruppi parlamentari tra i quali il suo, su cui il relatore aveva proposto l'espressione di un parere non ostativo.

Viceversa il rappresentante del Governo aveva evidenziato la necessità di disporre di una relazione tecnica, in assenza della quale il parere sarebbe stato contrario. Poiché nelle sedute successive il Governo non ha prodotto alcuna documentazione, è accaduto che gli emendamenti in parola sono stati respinti dalla Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Reputa pertanto poco corretto il comportamento del Governo che, non predisponendo la relazione tecnica che lo stesso riteneva necessaria, ha di fatto comportato la bocciatura delle suddette proposte.

Il presidente [TONINI](#) ricorda che è prassi costante della Commissione che, in presenza di dubbi a fronte di proposte emendative particolarmente complesse, venga richiesta la predisposizione di una relazione tecnica che consenta l'espressione di un parere maggiormente informato e che, in assenza di tale relazione, il parere della Commissione non può che essere di contrarietà ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Ricorda peraltro che le relazioni tecniche devono essere predisposte dai dicasteri competenti per materia e che la Ragioneria generale dello Stato, successivamente, le verifica.

Il senatore [Giovanni MAURO](#) (*GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL)*) fa presente tuttavia che, nel caso di specie, il rappresentante del Governo aveva evidenziato la necessità di predisporre una relazione tecnica per fugare un proprio dubbio, considerato che il relatore si era già espresso in senso positivo sulle proposte emendative.

Il [PRESIDENTE](#) fa presente che è già accaduto come, a seguito di relazioni tecniche predisposte in una fase successiva e asseverate positivamente da parte della Ragioneria generale dello Stato, sia stato possibile modificare il parere negativo espresso dalla Commissione bilancio. Evidenzia, peraltro, che è sempre possibile avanzare richieste al Governo per la predisposizioni di relazioni tecniche su temi particolarmente rilevanti quando i Gruppi annettano una particolare importanza al merito della proposta emendativa data l'impossibilità, per il Governo, di elaborare relazioni tecniche su tutti gli emendamenti presentati a ciascun disegno di legge.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA DELLA SOTTOCOMMISSIONE PER I PARERI

Il presidente [TONINI](#), stante l'avvio dei lavori dell'Assemblea, comunica che la seduta della Sottocommissione per i pareri, già convocata per le ore 9,10 di oggi, non avrà luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 9,30.

1.4.2.3.3. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 656 (pom.) del 09/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BILANCIO (5ª)
MERCOLEDÌ 9 NOVEMBRE 2016
656ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
TONINI

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Paola De Micheli.

La seduta inizia alle ore 15,05.

IN SEDE CONSULTIVA

(119, 1004, 1034, 1931 e 2012-A) Modifiche alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, e ulteriori disposizioni in materia di aree protette

(Parere all'Assemblea sugli ulteriori emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il relatore **DEL BARBA** (PD) illustra gli ulteriori emendamenti 26.0.100 (testo 2) e 18.0.100 (testo 3), relativi al disegno di legge in titolo, trasmesso dall'Assemblea, segnalando, per quanto di competenza, che non vi sono osservazioni da formulare.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI si conforma al parere del relatore.

Il RELATORE propone pertanto l'espressione di un parere non ostativo.

La Commissione approva.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante riordino delle funzioni e del finanziamento delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura (n. 327)

(Parere al Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 10 della legge 7 agosto 2015, n. 124. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo con condizioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana del 26 ottobre.

Il relatore [GUERRIERI PALEOTTI](#) (PD) illustra una proposta di parere sullo schema di decreto legislativo in titolo (pubblicata in allegato).

Il senatore [AZZOLLINI](#) (FI-PdL XVII) nota che, con il provvedimento in esame, vengono assegnate ulteriori funzioni alle Camere di commercio senza che contestualmente vengano previste le necessarie risorse finanziarie a copertura. Evidenzia come il percorso di razionalizzazione e riduzione dei costi sia tutto da verificare e che dalla prevista modalità di determinazione del trattamento economico dei segretari generali difficilmente potranno derivare risparmi di spesa rispetto alla legislazione vigente. Propone pertanto al relatore di trasformare i previsti presupposti in altrettante condizioni.

Il presidente [TONINI](#) sottolinea come la proposta del senatore Azzollini, pur non comportando modifiche sostanziali sotto l'aspetto giuridico, può risultare comunque maggiormente efficace.

Il RELATORE ritiene di poter accogliere la proposta del senatore Azzollini, sottolineando come risulti evidente che l'aumento delle funzioni attribuite alle Camere di commercio va consegnato in modo tale da essere compatibile con un eventuale risparmio finanziario.

Sulla base del dibattito svoltosi, propone pertanto l'espressione di una nuova proposta di parere (pubblicata in allegato).

Il senatore [AZZOLLINI](#) (FI-PdL XVII), nel ringraziare il relatore per la modifica apportata, preannuncia la propria astensione.

In modo analogo la senatrice [BULGARELLI](#) (M5S) e la senatrice [COMAROLI](#) (LN-Aut) preannunciano l'astensione anche a nome dei rispettivi Gruppi parlamentari.

Verificata la presenza del prescritto numero di senatori, posta ai voti, la proposta di parere risulta approvata dalla Commissione.

Schema di decreto legislativo recante disciplina della dirigenza della Repubblica [\(n. 328\)](#)

(Parere al Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 2015, n. 124. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo con condizioni ed osservazione)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 2 novembre.

Il relatore [SANTINI](#) (*PD*) illustra una proposta di parere sullo schema di decreto legislativo in titolo (pubblicata in allegato).

La senatrice [COMAROLI](#) (*LN-Aut*) sottolinea anzitutto come l'obiettivo dello schema di decreto legislativo in esame dovrebbe essere un risparmio degli oneri connesso alla riduzione del monte stipendi del personale dirigenziale, ma di questo non si faccia menzione nella proposta. Rileva, inoltre, come la proposta del relatore sottolinei che la piena attuazione della riforma richiederà l'impiego di ulteriori risorse da stanziare con successivi provvedimenti legislativi: al riguardo, ritiene che tali risorse dovrebbero essere più correttamente individuate già nello schema di decreto in esame.

Il senatore [GUALDANI](#) (*AP (NCD-UDC)*) propone al relatore di modificare la propria proposta, prevedendo l'espressione di un parere non ostativo sulla scorta di una serie di condizioni anziché di una serie di presupposti.

Il relatore [SANTINI](#) (*PD*), ritenendo che la distinzione tra presupposti e condizioni sia, nel parere in esame, di carattere più formale che sostanziale, non si oppone a tale modifica. Per quanto concerne, invece, gli eventuali risparmi connessi all'implementazione del provvedimento in esame, fa presente che nella bozza di parere si è ritenuto prioritario garantire comunque l'invarianza della spesa connessa al nuovo assetto della dirigenza pubblica.

Il PRESIDENTE fa presente che, a suo parere, lo schema di decreto in esame avrebbe dovuto più correttamente cifrare gli obiettivi di risparmio connessi alla riforma. Ciò premesso, propone al relatore, al fine di tener conto delle condivisibili osservazioni della senatrice Comaroli, che nel parere si specifichi anzitutto che con il criterio della giusta proporzione tra personale dirigenziale e non dirigenziale sia possibile conseguire risparmi o quanto meno l'invarianza della spesa. Propone, altresì, che venga evidenziata la necessità di stanziare le necessarie risorse, qualora queste si rendessero necessarie per la piena attuazione della riforma della dirigenza, con ulteriori provvedimenti legislativi

Il senatore [URAS](#) (*Misto*) contesta l'idea che sia possibile migliorare il funzionamento delle strutture pubbliche risparmiando sugli oneri connessi alla dirigenza pubblica. I risparmi vanno fatti semmai aumentando l'efficienza delle strutture e non riducendo le retribuzioni di dipendenti e dirigenti delle pubbliche amministrazioni.

Il relatore [SANTINI](#) (*PD*) fa presente che, nella bozza di parere, non a caso gli eventuali risparmi vengono riconnessi ad una rideterminazione dei contingenti dirigenziali e non dirigenziali e, pertanto, ad una riorganizzazione delle strutture pubbliche.

Sulla base del dibattito svoltosi, propone pertanto l'espressione di una nuova proposta di parere

(pubblicata in allegato).

Il senatore [AZZOLLINI](#) (*FI-PdL XVII*), pur apprezzando le modifiche apportate da parte del relatore, preannuncia il proprio voto contrario. Ricorda, infatti, come il provvedimento in esame, in diversi passaggi, rechi interventi che incidono in materia di diritti soggettivi e sui quali pertanto sarebbe stato necessario disporre di un'adeguata copertura. Ritiene che sarebbe stata necessaria maggiore cautela in quanto, sulla base del principio della previa copertura degli oneri, le risorse necessarie per l'attuazione della riforma avrebbero dovuto essere previste nella stessa legge di delega.

La senatrice [COMAROLI](#) (*LN-Aut*) preannuncia il proprio voto contrario, lamentando come su un tema così importante sarebbe stato necessario disporre di maggiori dati e informazioni da parte del Governo.

La senatrice [BULGARELLI](#) (*M5S*) preannuncia il proprio voto contrario, rilevando come il provvedimento presenti palesi criticità, in particolare andando a ledere l'autonomia degli enti locali e facendo dipendere pesantemente la nomina del personale dirigenziale dalla classe politica.

Il senatore [URAS](#) (*Misto*) preannuncia la propria astensione.

Verificata la presenza del prescritto numero di senatori, posta ai voti, la nuova proposta di parere risulta approvata dalla Commissione.

IN SEDE CONSULTIVA

(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

(Parere alla 3ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 3 novembre.

Il PRESIDENTE chiede al rappresentante del Governo se siano disponibili i chiarimenti richiesti dal relatore.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI si riserva di fornire tali chiarimenti nella prossima seduta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(2567) Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, recante interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal sisma del 24 agosto 2016

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 25 ottobre.

Il PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale e chiede se vi siano richieste di intervento. In assenza di tali richieste, propone pertanto di rinviare la discussione generale all'atto dell'illustrazione degli emendamenti il cui termine, ricorda, scade domani alle ore 20.

Conviene la Commissione.

Il presidente [AZZOLLINI](#) (*FI-PdL XVII*), alla luce di alcune proposte emerse nel corso delle audizioni, manifesta disponibilità, anche al nome del proprio Gruppo, all'eventuale sottoscrizione di emendamenti condivisi con gli altri membri della Commissione.

Il relatore [LAI](#) (*PD*), apprezzata la disponibilità del senatore Azzollini, si riserva di verificare nel prosieguo dell'esame le modalità con cui dare seguito a tale proposta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 327

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato lo schema di decreto in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo sulla base dei seguenti presupposti:

- che i risparmi preconizzati dal provvedimento siano compatibili con le ulteriori funzioni conferite alle camere di commercio e al ministero dello sviluppo economico, con particolare riguardo all'articolo 1, comma 1, lettere *b*) e *h*) riguardanti modifiche agli articoli 2 e 8 della legge n. 580 del 1993;
- che il percorso di razionalizzazione e riduzione dei costi del sistema camerale possa rendere sostenibile la riduzione del contributo obbligatorio annuale da parte delle imprese, e pertanto anche l'abrogazione del comma 10 dell'articolo 18 della legge n. 580 del 1993 che concedeva alle camere di commercio la facoltà di incrementare, attraverso l'aumento dei contributi camerali, le entrate proprie;

- che dalla modalità di determinazione del trattamento economico dei segretari generali, prevista dall'articolo 1, comma 1, lettera *s*), possano derivare risparmi rispetto alla legislazione vigente;
- che i processi di mobilità previsti dall'articolo 3, comma 6, possano svolgersi senza nuovi o maggiori oneri finanziari.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 327

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato lo schema di decreto in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo sulla base delle seguenti condizioni:

- che i risparmi preconizzati dal provvedimento siano compatibili con le ulteriori funzioni conferite alle camere di commercio e al ministero dello sviluppo economico, con particolare riguardo all'articolo 1, comma 1, lettere *b*) e *h*) riguardanti modifiche agli articoli 2 e 8 della legge n. 580 del 1993;
- che il percorso di razionalizzazione e riduzione dei costi del sistema camerale possa rendere sostenibile la riduzione del contributo obbligatorio annuale da parte delle imprese, e pertanto anche l'abrogazione del comma 10 dell'articolo 18 della legge n. 580 del 1993 che concedeva alle camere di commercio la facoltà di incrementare, attraverso l'aumento dei contributi camerali, le entrate proprie;
- che dalla modalità di determinazione del trattamento economico dei segretari generali, prevista dall'articolo 1, comma 1, lettera *s*), possano derivare risparmi rispetto alla legislazione vigente;
- che i processi di mobilità previsti dall'articolo 3, comma 6, possano svolgersi senza nuovi o maggiori oneri finanziari.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 328

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato lo schema di decreto in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo nei seguenti presupposti:

- che la norma sulla fusione tra le due fasce dirigenziali oggi esistenti, di cui all'articolo 2, possa essere attuata senza che si determinino progressioni stipendiali automatiche o un aumento del monte stipendi complessivo;
- che la Banca dati della dirigenza pubblica, di cui all'articolo 2, comma 7, possa essere gestita ed aggiornata con le risorse umane e materiali già esistenti a legislazione vigente;
- che il criterio della "giusta proporzione" tra personale dirigenziale e non dirigenziale, definito dall'articolo 3, venga attuato tramite una predeterminazione dei contingenti ed un sistema di previa autorizzazione allo svolgimento di procedure concorsuali, in modo da garantire l'invarianza di spesa ed evitare l'aumento delle qualifiche dirigenziali con i relativi costi aggiuntivi;
- che l'assunzione nel ruolo dei funzionari di coloro che non abbiano superato il corso-concorso di formazione dirigenziale (di cui al comma 7 del medesimo articolo 3) avvenga, sempre e comunque, subordinatamente alla disponibilità di posizioni in organico di diritto e nell'ambito delle facoltà assunzionali previste dalla legislazione vigente;
- che l'attività gratuita di insegnamento, svolta da dirigenti pubblici ai sensi del capoverso "Articolo 28-*quater*" dell'articolo 3, avvenga, al fine di evitare contenziosi o costi aggiuntivi, a seguito di espressa richiesta e nell'ambito degli obblighi contrattuali dell'interessato;
- che la riorganizzazione della Scuola Nazionale dell'Amministrazione e la sua trasformazione in agenzia, ai sensi del successivo capoverso "Articolo 28-*quinquies*" avvenga ad invarianza di costi, anche con riguardo all'opzione di transito in ruolo offerta al personale comandato, e che pertanto le

risorse finora destinate alla citata Scuola siano riservate al nuovo soggetto;

- che le Commissioni per la dirigenza costituite con l'articolo 4 possano effettivamente operare ad invarianza di spesa;
- che la destinazione del dirigente privo di incarico, a domanda, in posizioni non dirigenziali (secondo il meccanismo di cui all'articolo 7), avvenga solo subordinatamente alla disponibilità in organico, al fine di evitare la creazione di posizioni soprannumerarie;
- che la ridefinizione del trattamento economico del dirigente, di cui tratta l'articolo 8, abbia carattere di quadro programmatico, e non determini, pertanto, un superamento delle risorse oggi impiegate per le retribuzioni né un vincolo al rialzo nella contrattazione collettiva;
- che, anche in relazione alle attuali retribuzioni medie dei dirigenti e segretari comunali, le disposizioni di cui agli articoli 9 e 10, in materia di conferimento degli incarichi di dirigente apicale e di abolizione della figura del Segretario comunale di fascia A e B, associata ad una disciplina speciale per la fascia C, non siano idonee a determinare oneri sui bilanci degli enti interessati;

e con le seguenti osservazioni:

- la piena attuazione del percorso di riforma della dirigenza richiede l'impiego di ulteriori risorse, che andranno stanziare con idonei provvedimenti legislativi;
- risulta necessario garantire che il perimetro dei soggetti pubblici destinatari dello schema di decreto legislativo sia pienamente conforme all'elenco delle pubbliche amministrazioni pubblicato annualmente dall'ISTAT in aderenza alla normativa europea, al fine di evitare che l'estensione dei suoi effetti anche a soggetti non ricompresi nel predetto elenco possa determinare una violazione del Regolamento 549/2013/UE e, quindi, una illegittima attrazione degli stessi nel settore delle Amministrazioni pubbliche S13 del SEC 2010, così alterando le risultanze del conto economico consolidato della pubblica amministrazione tramite l'inclusione di voci finanziarie attive o passive di per sé estranee al predetto conto consolidato.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 328

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato lo schema di decreto in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo alla seguenti condizioni:

- che la norma sulla fusione tra le due fasce dirigenziali oggi esistenti, di cui all'articolo 2, possa essere attuata senza che si determinino progressioni stipendiali automatiche o un aumento del monte stipendi complessivo;
- che la Banca dati della dirigenza pubblica, di cui all'articolo 2, comma 7, possa essere gestita ed aggiornata con le risorse umane e materiali già esistenti a legislazione vigente;
- che il criterio della "giusta proporzione" tra personale dirigenziale e non dirigenziale, definito dall'articolo 3, venga attuato tramite una predeterminazione dei contingenti ed un sistema di previa autorizzazione allo svolgimento di procedure concorsuali, in modo da garantire risparmi o quanto meno l'invarianza di spesa ed evitare l'aumento delle qualifiche dirigenziali con i relativi costi aggiuntivi;
- che l'assunzione nel ruolo dei funzionari di coloro che non abbiano superato il corso-concorso di formazione dirigenziale (di cui al comma 7 del medesimo articolo 3) avvenga, sempre e comunque, subordinatamente alla disponibilità di posizioni in organico di diritto e nell'ambito delle facoltà assunzionali previste dalla legislazione vigente;
- che l'attività gratuita di insegnamento, svolta da dirigenti pubblici ai sensi del capoverso "Articolo 28-*quater*" dell'articolo 3, avvenga, al fine di evitare contenziosi o costi aggiuntivi, a seguito di espressa richiesta e nell'ambito degli obblighi contrattuali dell'interessato;
- che la riorganizzazione della Scuola Nazionale dell'Amministrazione e la sua trasformazione in

agenzia, ai sensi del successivo capoverso "Articolo 28-*quinquies*" avvenga ad invarianza di costi, anche con riguardo all'opzione di transito in ruolo offerta al personale comandato, e che pertanto le risorse finora destinate alla citata Scuola siano riservate al nuovo soggetto;

- che le Commissioni per la dirigenza costituite con l'articolo 4 possano effettivamente operare ad invarianza di spesa;
- che la destinazione del dirigente privo di incarico, a domanda, in posizioni non dirigenziali (secondo il meccanismo di cui all'articolo 7), avvenga solo subordinatamente alla disponibilità in organico, al fine di evitare la creazione di posizioni soprannumerarie;
- che la ridefinizione del trattamento economico del dirigente, di cui tratta l'articolo 8, abbia carattere di quadro programmatico, e non determini, pertanto, un superamento delle risorse oggi impiegate per le retribuzioni né un vincolo al rialzo nella contrattazione collettiva;
- che, anche in relazione alle attuali retribuzioni medie dei dirigenti e segretari comunali, le disposizioni di cui agli articoli 9 e 10, in materia di conferimento degli incarichi di dirigente apicale e di abolizione della figura del Segretario comunale di fascia A e B, associata ad una disciplina speciale per la fascia C, non siano idonee a determinare oneri sui bilanci degli enti interessati;
- ove la piena attuazione del percorso di riforma della dirigenza richiedesse l'impiego di ulteriori risorse, esse andranno stanziare con idonei provvedimenti legislativi;

e con la seguente osservazione:

- risulta necessario garantire che il perimetro dei soggetti pubblici destinatari dello schema di decreto legislativo sia pienamente conforme all'elenco delle pubbliche amministrazioni pubblicato annualmente dall'ISTAT in aderenza alla normativa europea, al fine di evitare che l'estensione dei suoi effetti anche a soggetti non ricompresi nel predetto elenco possa determinare una violazione del Regolamento 549/2013/UE e, quindi, una illegittima attrazione degli stessi nel settore delle Amministrazioni pubbliche S13 del SEC 2010, così alterando le risultanze del conto economico consolidato della pubblica amministrazione tramite l'inclusione di voci finanziarie attive o passive di per sé estranee al predetto conto consolidato.

1.4.2.3.4. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 657 (ant.) del 10/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BILANCIO (5ª)
GIOVEDÌ 10 NOVEMBRE 2016
657ª Seduta

Presidenza del Presidente
TONINI

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Paola De Micheli.

La seduta inizia alle ore 9,05.

IN SEDE CONSULTIVA

(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

(Parere alla 3ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame del testo e rinvio. Esame degli emendamenti e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Il relatore **FRAVEZZI** (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*) illustra gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo segnalando, per quanto di competenza, che comportano maggiori oneri le proposte 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9 e 3.15. Fa altresì presente che occorre valutare gli emendamenti 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14 e 3.16. Osserva, infine, che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti.

Il presidente [TONINI](#) chiede se il Governo abbia ulteriori elementi da fornire sui profili finanziari del testo.

Il sottosegretario DE MICHELI mette a disposizione dei senatori una nota tecnica della Ragioneria generale dello Stato in risposta ai rilievi formulati dal relatore. Riferisce inoltre di alcuni chiarimenti pervenuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riguardanti la percentuale di finanziamento della Commissione europea.

Il senatore [AZZOLLINI](#) (*FI-PdL XVII*) chiede chiarimenti in merito alle risorse disponibili a legislazione vigente e agli eventuali scostamenti rilevati rispetto ai costi previsti, di cui alla nota tecnica della Ragioneria generale dello Stato.

Il sottosegretario DE MICHELI precisa che tale riferimento si limita a riprendere quanto contenuto nell'articolo 2 del Protocollo addizionale all'Accordo. Gli stanziamenti a legislazione vigente riguardano lo svolgimento del cronoprogramma fino al 2019 anche in relazione al Quadro Finanziario Pluriennale dell'Unione Europea, e dovranno essere verificati in relazione all'avanzamento dei lavori per gli anni successivi.

Il senatore [AZZOLLINI](#) (*FI-PdL XVII*) propone di condizionare l'espressione di un eventuale parere di nulla osta alla previsione di una clausola di salvaguardia di eventuali scostamenti degli oneri che si dovessero registrare nello svolgimento dei lavori. Ritiene inoltre necessario, contrariamente a quanto suggerito dalla Ragioneria generale dello Stato nella propria nota, di mantenere nel testo il comma 4 dell'articolo 3 al fine di rafforzare la procedura di informazione delle Commissioni parlamentari rispetto a quanto già previsto dalla legge di contabilità.

Il RELATORE si impegna a formulare una bozza di parere che tenga conto degli elementi emersi durante il dibattito.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 9,30.

1.4.2.3.5. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 658 (pom.) del 15/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BILANCIO (5ª)
MARTEDÌ 15 NOVEMBRE 2016
658ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
TONINI

Intervengono i sottosegretari di Stato per l'economia e le finanze Paola De Micheli e alla Presidenza del Consiglio dei ministri Pizzetti.

La seduta inizia alle ore 14,40.

IN SEDE CONSULTIVA

(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

(Parere alla 3ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 3 novembre.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI mette a disposizione dei senatori una nota del proprio Dicastero con la quale si riferisce rispetto agli attuali approfondimento sul testo e sugli emendamenti presentati.

Il presidente **TONINI** (PD) considera dunque necessario prendere conoscenza della nuova documentazione depositata ai fini della redazione di un parere.

Il seguito dell'esame è dunque rinviato.

(2224, 1134 e 1648-A) Disposizioni in materia di sicurezza delle cure e di responsabilità

professionale degli esercenti le professioni sanitarie, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Fucci; Fucci; Giulia Grillo ed altri; Calabrò ed altri; Vargiu ed altri; Anna Margherita Miotto ed altri; Monchiero ed altri; Formisano (Parere all'Assemblea sul testo e sugli emendamenti. Esame del testo. Parere non ostativo. Esame degli emendamenti. Parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Rinvio dell'esame dei restanti emendamenti)

Il relatore [LAI](#) (PD) illustra il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti, trasmessi dall'Assemblea, segnalando, per quanto di competenza, che non vi sono osservazioni da formulare, sul testo.

In relazione agli emendamenti, segnala che occorre ribadire il parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, già reso alla Commissione di merito, sugli emendamenti 1.203, 2.26, 2.206 e 9.207. Segnala, poi, che comportano maggiori oneri anche le proposte 9.213, 9.218, 9.220, 9.221 e 10.211. Occorre infine valutare gli emendamenti 8.214, 8.215, 9.200, 9.211, 9.212, 9.214, 9.217, 9.219, 10.200, 10.203, 10.204, 10.205, 10.206, 10.207, 10.210, 10.212, 10.213, 11.200, 11.201, 12.204, 12.205, 15.206 e 16.200. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI conviene sull'assenza di criticità finanziarie all'interno del testo all'esame dell'Assemblea. Conferma altresì l'opportunità di ribadire i pareri contrari già espressi su analoghi emendamenti alla fase referente, come anche le valutazioni di onerosità espresse dal relatore. Chiede un breve differimento dell'esame delle restanti proposte.

Il PRESIDENTE ritiene dunque possibile un pronunciamento sul testo e sugli emendamenti per i quali si è acquisito l'avviso del Governo.

Il RELATORE, alla luce degli elementi emersi, propone l'espressione di un parere così formulato: " La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e i relativi emendamenti, trasmessi dall'Assemblea, esprime parere non ostativo sul testo.

In relazione agli emendamenti, esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti 1.203, 2.26, 2.206, 9.207, 9.213, 9.218, 9.220, 9.221 e 10.211.

Il parere è sospeso su tutte le restanti proposte."

Verificata la presenza del prescritto numero di senatori, posta ai voti, la proposta di parere risulta approvata.

Il seguito dell'esame degli emendamenti è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(2594) Conversione in legge del decreto-legge 11 novembre 2016, n. 205, recante nuovi interventi urgenti in favore delle popolazioni e dei territori interessati dagli eventi sismici del 2016

(Esame e rinvio)

Il relatore [LAI](#) (PD) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando che l'adozione di questo secondo intervento normativo si è resa necessaria per fronteggiare le urgenti ed ulteriori esigenze determinate dagli eventi sismici che hanno aggravato la situazione emergenziale già esistente nelle 4 Regioni già colpite dal sisma del 24 agosto 2016. L'intero sistema delineato dal decreto-legge n. 189 del 2016, infatti, necessita di una rapida revisione ed adeguamento, in relazione sia all'allargamento dell'ambito territoriale interessato sia alla necessità di ricalibrarne l'efficacia alla luce di tale allargamento così rimeditando anche la pianificazione degli interventi abitativi emergenziali. Il primo problema che il decreto affronta è pertanto quello dell'ambito di operatività delle vecchie e delle nuove misure di sostegno, onde garantire omogeneità di impostazione e continuità di azione, sia delle attività emergenziali che di quelle ricostruttive. Non essendo disponibile alla data della sottoposizione del testo all'esame del Consiglio dei Ministri un elenco documentato e motivato, ancorché provvisorio, dei nuovi Comuni interessati dai sismi, per contemperare le esigenze di certezza del diritto con quelle di tempestività dell'intervento, si è demandata la formazione dell'elenco stesso al Commissario straordinario, il quale a sua volta deve basarsi sulla proposta motivata dei Presidenti delle Regioni. In considerazione della presenza nei territori dei predetti Comuni di un elevato numero di nuclei familiari sfollati dalle proprie abitazioni, si è inoltre reso necessario predisporre le procedure per acquisire l'immediata disponibilità di un congruo numero di *container* abitativi provvisori, in modo da evitare un prolungamento della sistemazione in tende e altre strutture collettive apprestata nell'immediatezza degli eventi sismici (tenuto conto anche dell'imminenza della stagione invernale). Di particolare interesse in termini di doverosa velocizzazione delle procedure, tenuto conto dell'estensione dei danni subiti anche dal patrimonio artistico e culturale delle zone interessate dagli eventi sismici, è la decisione di implementare la vigente legislazione in materia in modo da consentire più celeri e tempestivi interventi di messa in sicurezza: le norme, pur limitandosi di fatto in gran parte a chiarimenti applicativi del contesto legislativo vigente, forniscono una risposta alle esigenze di salvaguardia dell'incolumità pubblica e a quelle di conservazione del patrimonio culturale del Paese.

Venendo all'articolato, segnala che l'articolo 1 reca dunque disposizioni finalizzate a consentire il necessario raccordo tra i diversi ambiti territoriali interessati dal susseguirsi degli eventi sismici nell'attuazione delle azioni poste in capo al Commissario straordinario. Il Commissario si avvale ovviamente delle segnalazioni dei Presidenti delle 4 Regioni per l'individuazione dell'elenco dei Comuni aggiuntivo rispetto a quello di cui all'Allegato 1 al decreto-legge n. 189 del 2016. Per ricondurre a sistema la modalità di individuazione dei comuni interessati, necessariamente atipica per le evidenziate ragioni di urgenza si è, comunque, prevista una delibera ricognitiva finale del Consiglio dei ministri, funzionale anche alla doverosa verifica di copertura finanziaria dell'applicabilità delle misure di sostegno ai nuovi comuni individuati. L'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 1, sempre per garantire un sistema equanime di trattamento di eguali situazioni, si preoccupa del singolo danneggiamento, documentalmente riconducibile al sisma (perizia giurata) al di fuori del nuovo elenco: come già previsto dall'articolo 1, comma 2, del decreto-legge n. 189 del 2016, i benefici a fini ricostruttivi sono riconosciuti infatti anche al di fuori del territorio dei Comuni riportati in elenco, laddove il danno, o addirittura il crollo, siano ascrivibili ai sismi successivi a quello del 24 agosto, unico menzionato nella norma originaria, necessitante quindi di doverosa estensione esplicita.

L'articolo 2 reca disposizioni in materia di strutture e moduli abitativi provvisori, rimuovibili al termine della relativa esigenza, necessari a fronteggiare l'aggravarsi della situazione in atto. In particolare, nell'ambito degli interventi di soccorso alla popolazione, si provvede all'approntamento di

un'adeguata sistemazione alloggiativa provvisoria in previsione dell'approssimarsi della stagione invernale, mediante l'impiego di strutture idonee a favorire l'aggregazione sociale, ivi compresa la continuità dell'operatività delle realtà scolastiche e universitarie con sedi nei territori interessati, nonché il presidio di sicurezza del territorio. Il comma 7 dispone che la gestione delle aree temporanee sia assicurata dai Comuni tramite l'acquisizione dei servizi necessari mediante criteri individuati con ordinanze del Capo del Dipartimento della Protezione civile. Data la portata degli interventi di allestimento delle aree e dei moduli provvisori di cui al presente articolo, il comma 11 autorizza il Dipartimento della Protezione Civile e i Comuni ad avvalersi anche delle componenti e strutture operative del Servizio Nazionale della Protezione Civile. Tutte le procedure di cui sopra devono garantire celerità ed efficacia di intervento, ma nel ribadito rispetto dei principi di trasparenza e imparzialità (comma 12). Allo scopo di rafforzare il controllo sul rispetto di tali principi, si prevede altresì che gli atti delle procedure contrattuali siano trasmessi all'Autorità nazionale anticorruzione.

L'articolo 3 prevede interventi per attività agricole e produttive. In particolare, in favore delle imprese agricole nelle aree colpite dagli eventi sismici, sono destinate risorse, fino all'importo di 500.000 euro per l'anno 2016 per abbattere, fino all'intero importo, le commissioni per l'accesso alle garanzie dirette. Si prevede ancora che le imprese che hanno subito danni a causa degli eventi sismici possono acquistare o acquisire in locazione macchinari, nonché effettuare gli ulteriori interventi urgenti necessari a garantire la prosecuzione della propria attività.

L'articolo 4 autorizza i Comuni ad assumere, con contratti a tempo determinato della durata massima di un anno, fino a 350 nuove unità di personale con professionalità di tipo tecnico e amministrativo. Le assunzioni in questione avverranno con modalità straordinarie.

L'articolo 5 interviene sul personale della struttura del Commissario straordinario. Si precisa, dunque, che venti delle predette unità di personale vengano individuate preferibilmente tra il personale in servizio presso l'Ufficio speciale per la ricostruzione della Città de L'Aquila. Per velocizzare il perfezionamento dell'*iter* necessario al reperimento del personale della struttura commissariale, ivi compreso quello di cui al periodo precedente, si introduce una disposizione rafforzativa del procedimento di comando o collocamento in fuori ruolo.

L'articolo 6 introduce misure necessarie e urgenti per la tutela del patrimonio culturale tese ad esplicitare e rafforzare le precedenti disposizioni. Il comma 1, in particolare, chiarisce che, per tutti i contratti di lavori, servizi e forniture, relativi ai beni culturali, si applicano le procedure di somma urgenza. Si tratta di una scelta di chiarimento non dovuta per omogeneizzare le procedure e guidare le amministrazioni pubbliche e gli operatori coinvolti nelle delicate operazioni di messa in sicurezza post-sisma. Il comma 2 intende precisare e rendere inequivocabile l'ambito di applicazione degli articoli 27 e 149 del Codice dei beni e del culturali del paesaggio, relativamente alla procedure da seguire per il compimento di interventi indispensabili al fine di evitare ulteriori danni a beni culturali e paesaggistici. Il comma 5 riguarda la qualificazione delle imprese incaricate degli interventi, alle quali si applica la disciplina semplificata prevista dall'articolo 8, comma 5, del decreto-legge n. 189 del 2016. Inoltre, anche in considerazione della misura introdotta al comma 1, ultimo periodo, si introduce per gli affidatari dei servizi di progettazione l'obbligo di dichiarare l'impegno ad iscriversi nell'elenco speciale di cui all'articolo 34 del citato decreto-legge n. 189 del 2016. Il comma 6 interviene per rafforzare la disponibilità di personale qualificato del MIBACT. La emergenza della situazione, unita all'articolazione dei territori interessati, che appartengono a 4 regioni, hanno infatti già portato alla creazione dell'ufficio del soprintendente unico e la disposizione in parola rafforza innanzitutto questa struttura straordinaria del MIBACT, in modo che possa far fronte al nuovo ingente carico di procedure scaturito dal sisma del 30 ottobre 2016. In primo luogo, si prevede che l'ufficio del soprintendente unico possa avvalersi del personale tecnico specializzato di una segreteria tecnica di progettazione, appositamente costituita. In secondo luogo, si dispone che il soprintendente unico possa avvalersi di ulteriore personale, fino a un massimo di 20 unità.

L'articolo 7 prevede misure urgenti per le infrastrutture viarie finalizzate a fronteggiare le frane sulla SS4 Salaria e i dissesti alle opere d'arte e alla galleria San Benedetto sulla SS 685 Tre valli che

necessitano di urgenti interventi di ripristino e messa in sicurezza, nonché su strade di competenza delle regioni e degli enti locali.

L'articolo 8 prevede misure urgenti per lo svolgimento dell'anno scolastico 2016/2017 consistenti in deroghe da esercitarsi a discrezione dei direttori degli Uffici scolastici regionali coinvolti nell'ambito di un limite di maggiore spesa di 20 milioni di euro (5 milioni nel 2016 e 15 nel 2017). Si tratta della possibilità di derogare ai parametri minimi e massimi per la formazione delle sezioni e delle classi e della possibilità di istituire ulteriori posti di organico, di natura temporanea, sino al 30 giugno 2017. Inoltre, si dà ai dirigenti scolastici la possibilità di utilizzare procedure più semplici per l'individuazione dei supplenti, in particolare prevedendo un'unica graduatoria, in luogo delle numerose attuali, in cui raccogliere, per punteggio, i docenti che si rendano preventivamente disponibili ad accettare incondizionatamente gli incarichi proposti.

L'articolo 9 introduce una parziale modifica, o per meglio dire un ampliamento, della disciplina introdotta dall'articolo 8 del decreto-legge n. 189 del 2016 per gli interventi che possono essere immediatamente avviati dai proprietari, al fine di un rapido rientro negli immobili che hanno riportato danni lievi a seguito degli eventi sismici.

L'articolo 10 risponde alla importantissima garanzia costituzionale dell'esercizio del diritto di voto in occasione dell'imminente referendum del 4 dicembre 2016 e viene incontro ad una reiterata istanza pure avanzata dai sindaci dei territori coinvolti. Si tratta di una norma transitoria, applicabile solo in occasione del *referendum* costituzionale del 4 dicembre 2016, che prevede la possibilità, per gli elettori interessati dai recenti eventi sismici ed obbligati ad alloggiare in comuni spesso distanti da quelli di residenza, di poter esercitare il diritto al voto nel comune di dimora.

L'articolo 11 prevede la copertura finanziaria e l'articolo 12 dispone l'immediata entrata in vigore del decreto-legge, dal giorno stesso della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Per i profili di verifica della quantificazione fa integrale rinvio alla nota del Servizio del bilancio.

Il PRESIDENTE osserva che, essendo l'ambito di intervento dei decreti-legge n. 189 e n. 205 in larga misura convergente, si renderà necessaria una confluenza del provvedimento in esame nel testo del decreto-legge n. 189. L'emendamento che dovrà dare concretezza a tale necessità sarà presentato una volta verificati i profili tecnici e finanziari dell'integrazione dei due articolati. Sarà poi fissato un termine per la presentazione di eventuali subemendamenti al fine di procedere all'approvazione complessiva del testo del decreto-legge n. 189.

Dichiara quindi aperta la discussione generale.

Il senatore [ARRIGONI](#) (*LN-Aut*) osserva come il nuovo decreto-legge, alla luce della relazione tecnica di accompagnamento, estenda gli interventi ad ulteriori 68 Comuni, che si aggiungono a quelli colpiti dal sisma dell'agosto scorso. Chiede al Governo se l'elenco finora noto sia esaustivo, dal momento che risultano noti casi di comuni con elevata percentuale di popolazione sfollata, senza che però il loro territorio risulti incluso nella lista degli enti locali colpiti. Sottolinea quindi l'assoluta opportunità di definire il perimetro dei comuni danneggiati, il cosiddetto cratere, in forma di legge, al fine di consentire al Parlamento di conoscere e deliberare sulla questione, non delegando al Commissario straordinario l'intera materia. Osserva come gli interventi attuali tendano a porre rimedio ai limiti della normativa dedicata al terremoto dell'Emilia Romagna del 2012, difetti che resero necessaria l'emanazione di centinaia di ordinanze commissariali. Auspica, in conclusione, la definizione di una normativa circostanziata e chiara, al fine di evitare le incertezze che hanno spesso frustrato le aspettative dei cittadini durante il citato sisma del 2012.

Il senatore [CERONI](#) (*FI-PdL XVII*), pur apprezzando la maggiore flessibilità dell'intervento contenuto nel decreto-legge n. 205, osserva innanzitutto la limitatezza complessiva delle risorse impiegate dai due decreti-legge: nelle Marche, ad una prima stima, si sono registrati danni per almeno 50 miliardi di

euro, mentre le risorse attualmente dedicate all'emergenza risulterebbero pari a 1,5 miliardi di euro. Sottolinea, poi, che si è ottenuta una flessibilità di bilancio aggiuntiva dall'Unione europea, la quale però non risulta compiutamente trasfusa negli interventi per il terremoto. Anche le risorse dedicate all'accoglienza dei migranti, coinvolte nella stessa richiesta di flessibilità, risultano molto superiori a quelle dedicate alle popolazioni colpite dagli eventi sismici. Una seconda osservazione riguarda l'elenco dei comuni del cratere, che necessariamente dovrà essere integrato mano a mano che si completeranno le verifiche sui danni strutturali. Sottolinea, in relazione al rilevante numero di cittadini rimasti senza alloggio, che sarebbe auspicabile un investimento nell'acquisto di abitazioni nuove tuttora invendute, assai più produttivo rispetto all'acquisto di strutture precarie, destinate ad essere rimosse al termine dell'emergenza. Inoltre, tale scelta permetterebbe di acquisire, se necessario, le unità immobiliari al patrimonio residenziale pubblico, minimizzando così gli sprechi e realizzando un investimento utile. Dall'altro lato, sottolinea che le attività commerciali e professionali stanno riportando danni molto gravi dal punto di vista dell'andamento economico, e risulta pertanto inevitabile un'estensione delle agevolazioni a tali categorie per evitare lo spopolamento dei territori colpiti dalla catastrofe. Peraltro, tutti questi interventi comporterebbero un significativo ritorno dal punto di vista delle entrate tributarie e del sostegno ai consumi, con evidente beneficio per l'Erario. Conclude sottolineando l'esigenza di garantire un supporto agli enti locali tramite una dilazione delle rate di pagamento dei mutui, tanto per consentire l'utilizzo della liquidità in funzione emergenziale quanto per fronteggiare, dal lato della cassa, l'inevitabile calo delle entrate tributarie locali. Sottolinea come interventi di buon senso come quelli suggeriti indurrebbero il Gruppo di Forza Italia ad una valutazione positiva dell'intero intervento. Preannuncia, infine, di voler sottoscrivere tutti gli emendamenti presentati dalla senatrice Fucksia al decreto-legge n. 189 in via di conversione.

Il senatore [BROGLIA](#) (PD) formula un giudizio fortemente positivo sul nuovo intervento del Governo, sottolineando che esso trae ispirazione dalla buona riuscita della normativa messa in atto in occasione del sisma del 2012. Aggiunge, riprendendo l'osservazione del senatore Arrigoni, che le ordinanze commissariali emanate in tale circostanza, peraltro da più commissari e non soltanto dal Commissario Errani, avevano lo scopo di integrare la normativa statale, soprattutto in fase iniziale, e che il bilancio complessivo dell'intervento emiliano può dirsi largamente positivo sia in termini di risposte ai bisogni delle popolazioni sia in considerazione dei risultati ottenuti in relazione alle risorse impiegate.

La senatrice [PEZZOPANE](#) (PD) si associa al giudizio positivo su entrambi gli strumenti di intervento, osservando che essi traggono beneficio dalle esperienze maturate in Abruzzo nel 2009 e in Emilia Romagna nel 2012. Ritiene particolarmente utile l'obiettivo di una ricostruzione complessiva, che include le seconde case, elemento che era mancato nei provvedimenti per l'Abruzzo, con grave detrimento per le comunità colpite, dal momento che i Paesi lesionati hanno una struttura unitaria, di origine medioevale, per la quale risulta molto deficitaria una ricostruzione solo parziale. Ricorda la particolarità della situazione nella medesima regione Abruzzo, dove i danni del 24 agosto e del 30 ottobre scorsi si sono sovrapposti alle lesioni derivanti dai precedenti episodi sismici, in presenza di normative sulla ricostruzione ancora eterogenee. Si rischia pertanto un effetto di freno alla ricostruzione proprio in un momento in cui si stanno registrando progressi importanti negli interventi. Conclude sottolineando la disponibilità ad un impiego del personale degli uffici speciali per la ricostruzione già operanti in Abruzzo a beneficio degli ulteriori territori colpiti, tuttavia invitando ad una cautela nel numero di unità di personale sottratto e alla particolarità del Comune dell'Aquila, sempre al fine di non recare nocimento al processo ricostruttivo.

La senatrice [FUCKSIA](#) (Misto) invita a rivedere il criterio discrezionale tra comuni entro il cratere sismico e comuni ad esso esterni, dal momento che dovrebbe essere l'effettività del danno a determinare la misura dell'intervento di supporto alla ricostruzione. Peraltro, sottolinea come i

sopralluoghi per l'accertamento dei danni siano ancora limitati rispetto al totale e che dunque sarà necessario indicare con maggiore precisione l'ambito delle aree colpite. Evidenzia come la trasparenza nei sopralluoghi, tramite personale competente, e la lotta ai conflitti di interesse, ad esempio tra tecnici accertatori e progettisti dei lavori, debbano guidare il processo di identificazione dei danni, e che questa linea di indirizzo debba essere prevalente rispetto alle delimitazioni rigide delle aree danneggiate, stante l'evidente rischio di discriminazioni. Invita a considerare il processo di ricostruzione in senso più ampio rispetto al passato, puntando anche sulla qualità edilizia e sulla corretta formazione delle maestranze edili, per ripristinare il pregio dei borghi danneggiati ed evitare ulteriori debolezze strutturali come quelle emerse dopo i terremoti del 1997.

Il senatore [VERDUCCI](#) (PD) ricorda l'estensione e la diffusione del danno del terremoto del 26 e 30 ottobre scorsi, richiamando le difficoltà anche nella struttura viaria e nelle attività produttive, entrambe aggravate dalla presenza, ad oggi, di 25.000 cittadini evacuati. Ciò comporta un rischio nella tenuta morale e psicologica della popolazione e la necessità di un intervento volto alla ripresa complessiva delle comunità colpite, oltre alla mera riparazione dei danni immediati. Si dichiara soddisfatto dell'intervento tempestivo del Governo, sottolineando la disponibilità a ragionare di modifiche che risultino migliorative dell'attuale testo.

Il senatore [URAS](#) (Misto), nel dichiarare la disponibilità del proprio Gruppo a contribuire alle eventuali miglioramenti del testo, auspica che si ponga finalmente mano ad una legge-quadro per l'intervento nelle catastrofi naturali, al fine di evitare la realizzazione di interventi peculiari a ciascun episodio che rischiano di creare disparità evidenti tra i territori e un quadro normativo ulteriormente frammentato.

Il seguito dell'esame è dunque rinviato.

La seduta termina alle ore 16,20.

1.4.2.3.6. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 659 (nott.) del 15/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BILANCIO (5ª)
MARTEDÌ 15 NOVEMBRE 2016
659ª Seduta (notturna)

Presidenza del Presidente
TONINI

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Paola De Micheli.

La seduta inizia alle ore 20,05.

IN SEDE CONSULTIVA

(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

(Parere alla 3ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo con presupposto e condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sul testo. Parere in parte non ostativo, in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, e in parte contrario sugli emendamenti)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana di oggi.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI riferisce, in relazione al testo, che la nota della Ragioneria generale dello Stato conferma le valutazioni già espresse dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione messa a disposizione nella precedente seduta.

In relazione agli emendamenti, concorda con il relatore sull'onerosità delle proposte segnalate, mentre esprime parere non ostativo sugli emendamenti 3.10, 3.11, 3.12, 3.13 e 3.14. Il parere sull'emendamento 3.16 è contrario, anche se la norma non produce direttamente oneri.

Il relatore [FRAVEZZI](#) (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*), alla luce dei chiarimenti forniti dalla rappresentante del Governo, illustra la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti e preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, esprime parere non ostativo sul testo nel seguente presupposto: che per la realizzazione dell'opera si provveda nei limiti delle risorse di bilancio effettivamente disponibili a legislazione vigente, in coerenza con i lotti costruttivi previsti dal cronoprogramma dei lavori; e con le seguenti condizioni, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione: all'articolo 3 sostituire il comma 3 con il seguente: «3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'opera di cui al comma 1 e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-bis, 12-ter e 12-quater, della medesima legge.»; sopprimere il comma 4.

In relazione agli emendamenti esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9 e 3.15. Esprime parere di semplice contrarietà sull'emendamento 3.16. Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti."

Il senatore [SCIBONA](#) (*M5S*) sottolinea che con il provvedimento in esame non sono stati superati i problemi di cattiva definizione dei costi che avrebbe dovuto essere affrontato nel protocollo aggiuntivo. Tale specificazione è avvenuta soltanto per il lato francese dell'opera, ma non per quello italiano, venendo con ciò meno il motivo per cui il protocollo aggiuntivo debba essere approvato. Quanto ai rischi di infiltrazione mafiosa, non si può rinviare a un accordo tra le parti perché difficilmente il Governo francese può essere chiamato ad avallare e applicare un regolamento privo di valore legislativo. Esprime inoltre perplessità in relazione alla cessione a una società di gestione francese della vecchia linea ferroviaria attualmente di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana.

La senatrice [COMAROLI](#) (*LN-Aut*) chiede chiarimenti in relazione alla proposta del relatore di sopprimere il comma 4 dell'articolo 3.

Il presidente [TONINI](#) fa presente che l'obbligo di relazione alle Camere da parte del Ministero dell'economia e delle finanze è già previsto dal comma 12-bis dell'articolo 17, richiamato nella proposta di parere.

Il senatore [SCIBONA](#) (*M5S*) fa presente che l'accordo non specifica quale parte del costo dell'opera è finanziato dall'Italia e quale dall'Unione europea.

Il PRESIDENTE fa presente che la ripartizione dell'onere è chiarita dalla relazione tecnica e che gli ulteriori documenti di approfondimento prodotti dal Governo hanno reso chiara la quantificazione dell'onere e delle risorse disponibili, mentre le altre osservazioni non sono di competenza della Commissione bilancio.

Alla luce del dibattito svoltosi, verificata la presenza del prescritto numero di senatori e con il parere favorevole della rappresentante del GOVERNO, la Commissione approva la proposta di parere del relatore.

(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

(Parere all'Assemblea sul testo e sugli emendamenti. Esame. Parere non ostativo con presupposto e condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sul testo. Parere in parte non ostativo, in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, e in parte contrario sugli emendamenti)

Il relatore **ERAVEZZI** (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*), richiamando il dibattito appena svoltosi sul provvedimento per il parere alla Commissione di merito, fa presente che, in relazione agli ulteriori emendamenti presentati in Assemblea, comportano maggiori oneri le proposte 3.100 e 3.107, in aggiunta a quelli presentati in Commissione e riproposti all'Assemblea, mentre non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti.

Previo parere conforme della rappresentante del GOVERNO, il RELATORE propone pertanto l'approvazione di un parere così formulato: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti e preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, esprime parere non ostativo sul testo nel seguente presupposto: che per la realizzazione dell'opera si provveda nei limiti delle risorse di bilancio effettivamente disponibili a legislazione vigente, in coerenza con i lotti costruttivi previsti dal cronoprogramma dei lavori; e con le seguenti condizioni, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione: all'articolo 3 sostituire il comma 3 con il seguente: «3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'opera di cui al comma 1 e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-bis, 12-ter e 12-quater, della medesima legge.»; sopprimere il comma 4.

In relazione agli emendamenti esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.15, 3.100 e 3.107. Esprime parere di semplice contrarietà sull'emendamento 3.16. Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti. ".

Verificata la presenza del prescritto numero di senatori, la Commissione approva.

(2460) Deputati TULLO ed altri. - Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 8ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta dell'8 novembre.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI mette a disposizione dei senatori una nota di chiarimenti in

risposta ai rilievi formulati dal relatore.

Alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo, il relatore [LAI](#) (PD) propone quindi l'approvazione di un parere di nulla osta sul testo e sugli emendamenti.

La senatrice [COMAROLI](#) (LN-Aut) interviene in dichiarazione di voto favorevole a nome del proprio Gruppo.

Verificata la presenza del prescritto numero di senatori e con il parere favorevole della rappresentante del GOVERNO, la Commissione approva.

(2224, 1134 e 1648-A) Disposizioni in materia di sicurezza delle cure e di responsabilità professionale degli esercenti le professioni sanitarie, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Fucci; Fucci; Giulia Grillo ed altri; Calabrò ed altri; Vargiu ed altri; Anna Margherita Miotto ed altri; Monchiero ed altri; Formisano (Parere all'Assemblea sugli emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere in parte non ostativo, in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, e in parte contrario)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana di oggi.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI esprime parere di nulla osta sulle proposte 8.214, 8.215, 9.200, 9.211, 9.212, 9.214, 9.217, 9.219, 10.200, 10.203, 10.204, 10.205, 10.206, 10.207, 10.210, 10.212, 10.213, 12.204, 12.205, 15.206 e 16.200, mentre il parere è contrario sugli emendamenti 11.200 e 11.201.

Rispetto agli emendamenti segnalati dal relatore, ritiene necessario esprimere parere contrario anche sulle proposte 5.20, 5.203, 5.211, 5.213, 7.210, 7.211, 7.212 e 9.5.

Dopo un dibattito sulle proposte segnalate dalla rappresentante del Governo circa l'opportunità di esprimere un parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, al quale intervengono il relatore [LAI](#) (PD), le senatrici [BULGARELLI](#) (M5S) e [COMAROLI](#) (LN-Aut) e il senatore [SANTINI](#) (PD), il RELATORE propone infine l'approvazione del seguente parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, trasmessi dall'Assemblea, esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 5.20, 7.210, 7.211, 7.212, 9.5, 11.200 e 11.201. Esprime parere di semplice contrarietà sugli emendamenti 5.203, 5.211 e 5.213. Il parere è non ostativo su tutte le restanti proposte."

La Commissione approva.

IN SEDE REFERENTE

(2594) Conversione in legge del decreto-legge 11 novembre 2016, n. 205, recante nuovi interventi urgenti in favore delle popolazioni e dei territori interessati dagli eventi sismici del 2016

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue la discussione generale, sospesa nella seduta pomeridiana di oggi.

La senatrice **BULGARELLI** (*M5S*) esprime soddisfazione per la qualità dei due decreti-legge nei quali riconosce lo sforzo di far tesoro dell'esperienza e, soprattutto, degli errori commessi nella gestione dei terremoti dell'Emilia e dell'Aquila. Invita comunque a non abbassare la guardia contro il rischio di infiltrazioni mafiose nella gestione della ricostruzione. Sottolinea quindi alcune criticità riguardanti innanzitutto l'uso delle terre e delle rocce da scavo, disciplinate dal provvedimento in esame e dal precedente decreto-legge n. 189 in deroga alla normativa vigente, scelta che ritiene pericolosa in quanto nell'esperienza del terremoto emiliano le infiltrazioni mafiose si sono concentrate proprio in questi settori. Qualora il Governo decida di non tener conto di tali segnalazioni, il proprio Gruppo provvederà a presentare emendamenti in tal senso. Quanto alle coperture, ritiene non condivisibile, in quanto non conforme ai principi di contabilità, la scelta di stanziare risorse insufficienti, rinviando alla legge di bilancio l'individuazione di ulteriori finanziamenti. Chiede inoltre di porre attenzione al problema della continuità scolastica *in loco* in quanto numerose famiglie sono state costrette a smembrarsi per consentire ai ragazzi di proseguire l'anno scolastico. Segnala poi l'importanza di mantenere controlli adeguati sul territorio per evitare atti di sciaccallaggio. Dopo aver evidenziato la carenza di volontari, in parte dovuta al loro massiccio impiego nei territori colpiti dal terremoto di agosto, chiede infine chiarimenti sulle soluzioni abitative per gli sfollati, segnalando l'incongruenza della veloce disponibilità dei moduli abitativi di emergenza rispetto, invece, ai sei o sette mesi necessari per la fornitura delle case in legno. Sarebbe forse stato preferibile usare la stessa procedura per entrambe le soluzioni, incentivando inoltre l'iniziativa autonoma degli sfollati nella costruzione delle proprie abitazioni temporanee.

Il senatore **CANDIANI** (*LN-Aut*) invita i colleghi a visitare i luoghi terremotati per comprendere realmente la portata delle conseguenze catastrofiche del sisma. Dopo aver sottolineato le notevoli differenze di tali conseguenze nei territori dell'Umbria rispetto a quelli delle Marche, soprattutto per effetto della qualità e della solidità delle precedenti ristrutturazioni antisismiche, evidenzia innanzitutto che costruire con criteri antisismici significa che si può ridurre notevolmente il rischio di danni alle persone, ma non che si può ragionevolmente evitare il danneggiamento delle abitazioni e, quindi, la ricostruzione degli edifici. Ha potuto verificare personalmente il desiderio dei cittadini di rimanere nei luoghi colpiti dal terremoto perché ciò significa garantire continuità alla propria attività produttiva, soprattutto nel settore agricolo di trasformazione dei prodotti alimentari. Considera poi necessario valorizzare e incentivare l'autocostruzione delle casette in legno, sia allo scopo di velocizzare la sistemazione delle famiglie che di sgravare, almeno parzialmente, l'organizzazione dei soccorsi. Sarà poi opportuno consentire, per il futuro, la costruzione di pertinenze di piccole dimensioni completamente antisismiche perché nei rari casi in cui ciò è già avvenuto il lavoro della protezione civile ne è stato notevolmente facilitato. Sottolinea quindi l'importanza di garantire la continuità edilizia delle cortine urbanistiche, anche consentendo il finanziamento completo della ricostruzione delle seconde case, sia per motivi estetici che di solidità degli edifici interessati. Su tutti questi argomenti ritiene necessario che il Governo si soffermi maggiormente. Infine, pur riconoscendo inoltre la difficoltà di elaborare dei protocolli *standard* di intervento validi per ogni terremoto, ritiene possibile definire delle modalità omogenee che siano improntate a principi di

sussidiarietà che consentano, ad esempio, di ricreare condizioni di vivibilità delle famiglie evitando di rendere i *container* delle trappole. Segnala inoltre i problemi nella gestione dei portatori di *handicap* che risultano ora spesso privi di strutture di riferimento.

Nessun altro chiedendo di intervenire, il PRESIDENTE dichiara conclusa la discussione generale e invita il relatore e la rappresentante del Governo a intervenire in sede di replica.

Il relatore LAI (PD), dopo aver precisato di aver fatto un sopralluogo nei territori del sisma e aver incontrato le popolazioni colpite e gli amministratori, dà atto in primo luogo al Governo della serietà con la quale ha affrontato l'emergenza, ma non si può tacere la difficoltà di adattare le soluzioni di intervento all'infinità delle condizioni personali e territoriali. Da ciò discende la consapevolezza che non tutte le esigenze potranno trovare soddisfazione. Ritiene inoltre opportuno valorizzare la delicatezza con cui i colleghi hanno svolto i propri interventi e da cui trae fiducia per il conseguimento di un buon risultato condiviso da tutte le forze politiche nell'approvazione del provvedimento.

Il sottosegretario Paola DE MICHELI, dopo aver ringraziato tutti gli intervenuti, dichiara di voler sfruttare questa opportunità per citare alcuni dati oggettivi di confronto tra le più recenti esperienze di ricostruzione, sottolineando l'enorme responsabilità gravante su quanti sono impegnati nella redazione di queste norme.

Quanto alle risorse economiche, non vi sono problemi di insufficienza né in relazione alla gestione dell'emergenza né riguardo alla prima fase di ricostruzione. Il problema degli stanziamenti pluriennali sarà invece affrontato man mano che la certificazione dei danni e del fabbisogno finanziario sarà aggiornato. Su tali stanziamenti invita tutti a vigilare affinché siano decisi con la tempestività e nell'ammontare necessarie.

La definizione legislativa del cratere avrà luogo con la trasformazione in emendamento al disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 189 del decreto-legge n. 205. È evidente che i criteri di individuazione del cratere sono gli stessi usati nel decreto-legge n. 189. A tal proposito ritiene opportuno chiarire che la differenza tra l'appartenenza o meno al cratere non consiste nella possibilità di accesso alle risorse finanziarie, ma si limita alle modalità di sospensione nel pagamento dei contributi e delle imposte e nel trattamento delle seconde case. Ribadisce che nessuna famiglia che ha subito danni verrà abbandonata.

Per quanto riguarda l'impiego di personale già utilizzato nella ricostruzione dell'Aquila, precisa che obiettivo primario del Governo è la continuità e il completamento della ricostruzione della città entro il 2020. Ciò premesso, è stata fornita la disponibilità al Commissario straordinario di impiegare parte del personale impiegato a L'Aquila per formare i tecnici che dovranno operare in Umbria e nelle Marche. In relazione ai sopralluoghi e in risposta alle osservazioni avanzate nella seduta pomeridiana di oggi dalla senatrice Fucksia, riferisce di aver avuto conferma che tutte le squadre impiegate includono un numero adeguato di esperti qualificati, siano essi geometri, ingegneri o architetti. Assicura poi che i due decreti-legge per il sisma recepiscono tutte le esperienze fatte nei precedenti terremoti in relazione ai rischi di infiltrazioni mafiose. Si impegna quindi a tenere conto delle segnalazioni pervenute sulla necessità di incentivare l'autocostruzione delle soluzioni abitative per gli sfollati. Quanto alle procedure di acquisizione delle abitazioni, riferisce che le casette sono state acquistate prima del terremoto con una procedura ordinaria gestita dalla Consip e hanno richiesto pertanto dei tempi più lunghi rispetto all'acquisizione dei *container* per la quale si sono invece impiegate delle procedure derogatorie molto semplificate. Ritiene necessario precisare che la Protezione civile è incaricata di coordinare gli altri Corpi impegnati nell'emergenza e nella ricostruzione, oltre che i volontari, mentre dispone di pochissimo personale proprio. L'elevato grado di professionalità della Protezione civile, riconosciuta dall'intero Governo, è testimoniata dalle numerose occasioni in cui altri Paesi se ne avvalgono per la formazione delle proprie squadre di intervento. Per

quanto riguarda il problema della definizione di norme quadro applicabili a tutte le emergenze, fa presente che tale approccio si è potuto seguire per la gestione delle alluvioni in considerazione del carattere omogeneo di tali calamità. Per i terremoti, invece, è stato possibile stabilire alcune regole generali riguardanti, ad esempio, la gestione delle strade provinciali e comunali e la sospensione del pagamento dei contributi e delle imposte, mentre risulta impossibile definire in maniera univoca la *governance*, la valutazione delle tipologie della ricostruzione e le priorità di intervento, in quanto questi aspetti dipendono in misura determinante dalle condizioni date di volta in volta. I terremoti costituiscono dei disastri non paragonabili alle alluvioni. Invita infine i senatori a non spegnere i riflettori su questo terremoto come è invece avvenuto per i due precedenti dell'Emilia e dell'Aquila. Sarà infatti necessario intervenire più volte negli anni futuri con ogni decreto e ogni legge di bilancio disponibile per aggiornare le norme e la definizione dei finanziamenti, in quanto la stima dei danni va al di là di ogni capacità di previsione. Augura pertanto a tutti di contribuire significativamente all'opera di ricostruzione.

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

INTEGRAZIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO DELLA COMMISSIONE

Il PRESIDENTE avverte che l'ordine del giorno della Commissione è integrato con l'esame, in sede consultiva, del *Doc. XXII*, n. 34, recante proposta di istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul femminicidio, nonché su ogni forma di violenza di genere, e dei relativi emendamenti.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 21,45.

1.4.2.4. 8[^] Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)

1.4.2.4.1. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 269 (pom.) del 26/10/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª) MERCOLEDÌ 26 OTTOBRE 2016 269ª Seduta

Presidenza del Presidente
[MATTEOLI](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.

La seduta inizia alle ore 15,15.

SULLA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI ACQUISITI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che nel corso dell'audizione del Presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sui nuovi indirizzi in materia di pedaggi ferroviari e di diritti degli abbonati ai collegamenti ferroviari ad alta velocità, svolta in data odierna in Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari, è stata acquisita documentazione che sarà resa disponibile per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

La Commissione prende atto.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore [CIOFFI](#) (M5S), in relazione ad alcune questioni emerse nel corso degli odierni Uffici di

Presidenza riuniti delle Commissioni 8a e 10a, con l'audizione dell'Amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, propone che la Commissione chieda di acquisire, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Convenzione attualmente vigente tra la suddetta concessionaria autostradale e lo Stato, completa di tutta la relativa documentazione.

La Commissione conviene con la proposta del senatore Cioffi.

Il [PRESIDENTE](#) si riserva di inoltrare formalmente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la suddetta richiesta.

SULL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2460

Il senatore [FILIPPI](#) (PD) informa la Commissione che nella giornata di ieri la Commissione Bilancio, in sede di esame del disegno di legge n. 2460, relativo alla responsabilità piloti dei porti e servizi tecnico-nautici e di cui egli è relatore, ha chiesto al Governo di fornire la relazione tecnica di passaggio prevista dall'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità, al fine di poter esprimere il prescritto parere alla Commissione 8a.

Poiché tale adempimento ha carattere vincolante, precisa di essersi adoperato presso i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti perché la suddetta relazione tecnica fosse formalmente trasmessa quanto prima alla Ragioneria generale dello Stato per la necessaria verifica, in modo da consentire alla Commissione Bilancio di esprimere il parere e alla Commissione Lavori pubblici di concludere l'esame del provvedimento, da tempo atteso.

Evidenzia che il disegno di legge, come emerso chiaramente nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, non ha di per sé carattere oneroso, per cui l'asseverazione della Ragioneria generale dovrebbe arrivare in tempi rapidi. Auspica pertanto che tale *iter* possa concludersi rapidamente.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina del dottor Zeno D'Agostino a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale ([n. 81](#))

(Parere al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Esame. Parere favorevole)

Il relatore [FILIPPI](#) (PD) illustra la proposta di nomina in esame, ricordando che, a seguito delle modifiche apportate dalla recente riforma delle autorità portuali di cui al decreto legislativo n. 169 del 2016, il presidente dell'Autorità di sistema portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei

trasporti d'intesa con il presidente o i presidenti delle regioni interessate, ferma restando l'applicazione della disciplina generale di cui alla legge n. 14 del 1978, che prevede il previo parere delle competenti Commissioni parlamentari sulle candidature proposte dei presidenti di enti pubblici.

Nel caso di specie, che riguarda il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale con sede a Trieste, è stata acquisita l'intesa tra il Ministro e il Presidente della Regione Friuli Venezia-Giulia.

Passa quindi a illustrare il *curriculum* del candidato, dottor Zeno D'Agostino, evidenziando come lo stesso abbia acquisito una notevole esperienza nel settore, anche in qualità di docente universitario, ed ha assunto incarichi attinenti, tra i quali da ultimo quello di Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste.

Per le suddette ragioni, propone quindi di rendere un parere favorevole sulla proposta di nomina in esame.

Nessuno chiedendo di intervenire, si passa pertanto alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore. Partecipano alla votazione i senatori Annalisa [SILVESTRO](#) (PD), in sostituzione del senatore Borioli, [CANTINI](#) (PD), [CARDINALI](#) (PD), [CIAMPOLILLO](#) (M5S), [CIOFEI](#) (M5S), [DLGIACOMO](#) (AP (NCD-UDC)), [Stefano ESPOSITO](#) (PD), [FILIPPI](#) (PD), [GIBIINO](#) (FI-PdL XVII), [MARGIOTTA](#) (PD), [MATTEOLI](#) (FI-PdL XVII), [BERGER](#) (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE), in sostituzione della senatrice Merloni, [ORRU'](#) (PD), [PAGNONCELLI](#) (AL-A), [RANUCCI](#) (PD), [SCIBONA](#) (M5S) e [SONEGO](#) (PD).

La proposta di parere favorevole risulta approvata con 15 voti favorevoli, un voto contrario e una scheda bianca.

Proposta di nomina del professor Sergio Prete a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ([n. 82](#))

(Parere al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Esame. Parere favorevole)

Il relatore [FILIPPI](#) (PD) illustra l'ulteriore proposta di nomina in titolo.

Anche in tal caso, risulta acquisita l'intesa tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Presidente della Regione Puglia.

Richiama quindi il *curriculum* del candidato, professor Sergio Prete, evidenziando la sua grande conoscenza del settore marittimo, anche in relazione a un'intensa attività accademica e pubblicistica, e a vari incarichi ricoperti, tra i quali da ultimo quello di Presidente e poi Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Taranto.

Anche in tal caso, formula quindi una proposta di parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, si passa pertanto alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore. Partecipano alla votazione i senatori Annalisa [SILVESTRO](#) (PD), in sostituzione del senatore Borioli, [CANTINI](#) (PD), [CARDINALI](#) (PD), [CIAMPOLILLO](#) (M5S), [CIOFEI](#) (M5S), [DLGIACOMO](#) (AP (NCD-UDC)), [Stefano ESPOSITO](#) (PD), [FILIPPI](#) (PD), [GIBIINO](#) (FI-PdL XVII), [MARGIOTTA](#) (PD), [MATTEOLI](#) (FI-PdL XVII), [BERGER](#) (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE), in sostituzione della senatrice Merloni, [ORRU'](#) (PD), [PAGNONCELLI](#) (AL-A),

[RANUCCI](#) (PD), [SCIBONA](#) (M5S) e [SONEGO](#) (PD).

La proposta di parere favorevole risulta approvata con 13 voti favorevoli, 3 voti contrari e una scheda bianca.

IN SEDE REFERENTE

(2452) Anna Cinzia BONFRISCO ed altri. - Norme per l'iscrizione dei numeri delle utenze telefoniche fisse e mobili nel registro pubblico delle opposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 178

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 18 ottobre.

Il relatore [RANUCCI](#) (PD) evidenzia che nel disegno di legge in esame si pone il problema di contemperare le esigenze di tutela dei cittadini contro le telefonate spesso moleste delle aziende di *telemarketing* con la necessità di garantire alle aziende stesse di poter comunque svolgere la loro attività, tutelando in particolare i lavoratori dei vari *call center* impegnati in questo settore, che sono sempre più spesso in condizione di grande precarietà e rischio occupazionale.

Al fine di approfondire tali temi, ritiene opportuno avviare un breve ciclo di audizioni informative sul disegno di legge. In particolare, dovrebbero essere ascoltate l'Autorità garante per le comunicazioni (AGCOM), i principali operatori telefonici, le associazioni di tutela dei consumatori e i rappresentanti delle aziende e dei lavoratori che operano nel settore del *telemarketing*.

Il [PRESIDENTE](#) si riserva di verificare la possibilità di organizzare le audizioni richieste in tempi rapidi, compatibilmente con gli altri lavori della Commissione già programmati.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

ESAME DI ATTI PREPARATORI DELLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di certificazione dell'Unione per le apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione ([n. COM \(2016\) 491 definitivo](#))

(Seguito e conclusione dell'esame, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, dell'atto comunitario sottoposto a parere motivato sulla sussidiarietà. Approvazione della risoluzione: *Doc. XVIII*, n. 170)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta dell'11 ottobre.

La relatrice [CARDINALI](#) (PD) propone uno schema di risoluzione sull'atto in esame (pubblicata in allegato), nella quale si formula un parere favorevole sul rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Nessuno chiedendo di intervenire, previa verifica del prescritto numero di senatori, il [PRESIDENTE](#) pone in votazione lo schema di risoluzione della relatrice, che è infine approvato.

IN SEDE REFERENTE

(2484) Deputato QUINTARELLI ed altri. - Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti, approvato dalla Camera dei deputati
(Esame e rinvio)

Il relatore [MARGIOTTA](#) (PD) illustra il disegno di legge in titolo, di iniziativa parlamentare ed approvato dalla IX Commissione della Camera dei deputati in sede legislativa, che introduce disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete *internet* per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti.

L'obiettivo del provvedimento è di garantire ai cittadini la piena libertà nella scelta dei contenuti, dei servizi, delle applicazioni, dell'*hardware* e del *software* da utilizzare su *internet* e di dove approvvigionarsene, secondo il principio della "neutralità della rete". Si intende così evitare che i gestori delle piattaforme su *internet* e i produttori di *hardware* e di *software*, attraverso vincoli commerciali o accordi collusivi, possano condizionare gli utenti della rete nella scelta delle applicazioni o dei relativi fornitori; ovvero che i fornitori di accesso a *internet* possano imporre ai clienti, senza il loro espresso consenso, livelli di prestazioni diversi sulla base di accordi stipulati con fornitori di contenuti e servizi, offrendo un accesso privilegiato a questi ultimi rispetto ai concorrenti (ad esempio in termini di tariffe o di velocità di connessione).

Passa quindi ad esaminare il contenuto del provvedimento, che si compone di 5 articoli.

L'articolo 1 contiene le definizioni.

L'articolo 2 disciplina la qualificazione dei servizi forniti all'utenza. Facendo salvo quanto previsto dall'articolo 4 del Regolamento (UE) 2015/2120, che impone specifiche misure di trasparenza per i contratti che includono servizi di accesso a *internet*, la norma vieta di definire come "accesso ad *internet*" o "servizio *internet*", un accesso o servizio di connettività che limiti la possibilità di fruizione da parte dell'utente a una porzione o a un sottoinsieme di servizi offerti sulla rete *internet*.

L'articolo 3 detta norme relative ai limiti alla gestione del traffico, nel rispetto degli articoli 3 e 5 del citato regolamento (UE 2015/2120). In particolare il comma 1 sancisce il principio di "neutralità della rete" vietando ai fornitori di reti o servizi di comunicazione elettronica di ostacolare l'accesso ad applicazioni e servizi *internet*.

Il comma 2 consente ai fornitori di reti o servizi di comunicazione elettronica di commercializzare

servizi a valore aggiunto per soddisfare specifiche richieste della clientela di affari e residenziale, solo dietro adesione espressa dell'utente mediante specifico e separato accordo tariffario e contrattuale.

Il comma 3 vieta ai fornitori di servizi di accesso alla rete *internet* di fissare il prezzo per tali servizi in funzione dei servizi o delle applicazioni che sono offerti o utilizzati tramite l'accesso fornito alla rete *internet*.

Il comma 4 fissa la procedura nel caso di danni all'integrità o alla sicurezza della rete *internet*, ovvero al servizio del fornitore o ai terminali di utenti finali, causati dal traffico proveniente dal terminale di un altro utente finale dei servizi dello stesso operatore.

Il comma 5 prevede che, al fine di prevenire il degrado del servizio di accesso alla rete *internet* e la diffusione di pratiche non ragionevoli di gestione, l'AGCOM fissi, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, appositi *standard* minimi di qualità del servizio, aggiornati con cadenza almeno annuale.

L'articolo 4 sancisce il diritto degli utenti al libero accesso a *software*, contenuti e servizi, che possono essere reperiti, usati e rimossi liberamente dai propri dispositivi senza alcun limite o vincolo da parte dei gestori delle piattaforme.

L'articolo 5 detta misure in tema di trasparenza, imponendo ai fornitori di reti o di servizi di comunicazione elettronica l'obbligo di pubblicare sul proprio sito *internet*, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, le offerte relative agli articoli 2 e 3. Le medesime informazioni sono inviate all'AGCOM.

L'articolo 6 disciplina le sanzioni per la violazioni degli obblighi imposti dal disegno di legge. In particolare, competente a valutare e sanzionare le violazioni relative alle informazioni sull'offerta commerciale di cui all'articolo 2 è l'Autorità *antitrust*, mentre per le violazioni degli articoli 3 e 4 la competenza è affidata all'AGCOM.

Nel sottolineare la grande rilevanza del provvedimento in esame, qualora il Presidente e la Commissione convengano, propone infine di svolgere un breve ciclo di audizioni informative, al fine di meglio approfondire le varie questioni.

Il [PRESIDENTE](#) dichiara la propria disponibilità a organizzare le suddette audizioni, chiedendo ai colleghi di far pervenire alla Presidenza eventuali proposte sui soggetti da ascoltare.

Si apre la discussione generale.

Il senatore [FILIPPI](#) (PD) ricorda che, nel corso della prima lettura presso l'altro ramo del Parlamento, è stato svolto un luogo e accurato lavoro di approfondimento, che ha condotto a un testo approvato in sede legislativa e ampiamente condiviso da tutte le forze politiche.

Si tratta infatti di un provvedimento che non pone solo regole di principio, ma ha importanti ricadute pratiche: richiama in particolare l'articolo 4, che afferma il principio della neutralità tecnologica, cioè il diritto dell'utente di decidere quali applicazioni utilizzare sui propri dispositivi indipendentemente dall'infrastruttura e dal *software* utilizzato per accedere ad *internet*.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(2541) Misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici dei medesimi comuni, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Realacci ed altri; Patrizia Terzoni ed altri

(Parere alla 13a Commissione. Esame e rinvio)

La relatrice **CANTINI** (PD) illustra il disegno di legge in esame, già approvato dalla Camera dei deputati, che contiene una serie di misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, vale a dire i comuni con popolazione residente fino a 5.000 abitanti. Le disposizioni introdotte intendono favorire, in tali comuni, uno sviluppo sostenibile da punto di vista economico, sociale, ambientale e culturale; promuovere l'equilibrio demografico del Paese, favorendo la residenza in tali piccoli centri; tutelare e valorizzare il loro patrimonio naturale, rurale, storico-culturale e architettonico nonché favorire l'adozione di misure a vantaggio sia dei cittadini che vi risiedono, sia delle attività produttive, con riferimento, in particolare, al sistema dei servizi essenziali, con l'obiettivo di contrastare lo spopolamento e di incentivare l'afflusso turistico.

Per quanto riguarda la competenza della 8ª Commissione, che è chiamata ad esprimersi in sede consultiva con la formulazione di un parere alla 13ª commissione, segnala innanzitutto che all'articolo 2, tra le attività e i servizi nei piccoli comuni dei quali lo Stato, le regioni e gli enti territoriali competenti possono promuovere l'efficienza e la qualità, figurano, tra gli altri, quelli relativi ai trasporti, alla viabilità e ai servizi postali. Per la prestazione di tali servizi si prevede che i piccoli comuni, anche in forma associata, possano istituire centri multifunzionali.

L'articolo 3, nell'istituire un apposito Fondo per lo sviluppo strutturale, economico e sociale dei piccoli comuni, dispone che tra gli investimenti da finanziare vi siano quelli finalizzati a mettere in sicurezza le infrastrutture stradali, oltre che gli istituti scolastici. Per il biennio 2017-2018 si stabilisce inoltre che affluiscano in tale Fondo anche le risorse già previste dalla legislazione vigente per il finanziamento degli interventi di ristrutturazione dei percorsi viari di particolare valore storico e culturale volti ad accogliere flussi turistici che adottino modalità di trasporto a basso impatto ambientale.

L'articolo 4 segnala tra gli interventi integrati pubblici e privati da realizzare all'interno del perimetro dei centri storici, per la riqualificazione di zone di particolare pregio, quelli relativi alla realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico nonché di infrastrutture e servizi adeguati.

L'articolo 6 consente ai piccoli comuni, anche in forma associata, di acquisire (al valore economico definito dall'Agenzia del territorio) o stipulare intese per il recupero di stazioni ferroviarie non più utilizzate nonché di case cantoniere appartenenti ad ANAS S.p.A., per destinarle a presidi di protezione civile e salvaguardia del territorio, a sedi di promozione dei prodotti tipici locali o ad altre attività di interesse comunale. I piccoli comuni potranno altresì acquisire il sedime ferroviario dismesso e non recuperabile all'esercizio ferroviario, principalmente per la destinazione a piste ciclabili, promuovendo anche la realizzazione di circuiti e itinerari turistico-culturali ed enogastronomici.

L'articolo 8, oltre a disposizioni per agevolare la realizzazione di programmi di *e-government*, contiene norme per lo sviluppo della rete in banda ultra larga, prevedendo che i piccoli comuni possano essere destinatari delle risorse previste per le aree a fallimento di mercato, in attuazione del piano per la banda ultralarga del 2015.

L'articolo 9 consente ai piccoli comuni di proporre iniziative per sviluppare l'offerta complessiva dei servizi postali, congiuntamente ad altri servizi, in specifici ambiti territoriali.

Fa poi presente che, all'articolo 11, nell'ambito di disposizioni finalizzate a promuovere i prodotti

provenienti da filiera corta o a chilometro utile, si prevede che l'utilizzo di tali tipologie di prodotti, inclusi quelli biologici, costituisca titolo preferenziale per l'aggiudicazione delle gare indette dai piccoli comuni per la fornitura di servizi legati alla ristorazione collettiva.

L'articolo 15, infine, stabilisce che, nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e dei Documenti Pluriennali di Pianificazione (DPP), siano individuate apposite azioni destinate alle aree rurali e montane, con particolare riguardo al miglioramento delle reti infrastrutturali, nonché al coordinamento tra i servizi, pubblici e privati, finalizzati al collegamento sia tra i comuni delle aree rurali e montane che tra questi e i comuni capoluogo di provincia e regione.

Si apre la discussione generale.

Il senatore [CIOFFI](#) (*M5S*) chiede come il provvedimento in esame si colleghi alle altre disposizioni a favore dei piccoli comuni già previste dalle normative vigenti nell'ambito del programma dei "6000 campanili" di cui al decreto-legge n. 133 del 2014 (cosiddetto "sblocca-Italia").

In relazione all'articolo 11, chiede di valutare la concessione delle agevolazioni ivi previste per l'aggiudicazione delle gare anche per produzioni e attività diverse da quelle agroalimentari.

Il senatore [RANUCCI](#) (*PD*) propone di inserire, nello schema di parere da rendere alla Commissioni di merito, un'osservazione volta a estendere anche alle isole minori le agevolazioni previste dall'articolo 6 per consentire l'acquisizione ai comuni di edifici pubblici dismessi, come ad esempio i fari o le capitanerie di porto. Sottolinea infatti che i territori delle isole minori hanno problemi molto simili a quelli dei piccoli comuni e dovrebbero poter beneficiare degli stessi vantaggi.

Il senatore [SONEGO](#) (*PD*) contesta l'impostazione del provvedimento in esame che ritiene profondamente sbagliato e improntato a demagogia.

Osserva infatti che non ha senso prevedere agevolazioni specifiche per i piccoli comuni, ad esempio per recuperare edifici pubblici dismessi o per garantire il mantenimento di uffici postali, laddove spesso anche i grandi comuni hanno gli stessi problemi, specie nei quartieri periferici e dovrebbero quindi essere parimente sostenuti.

Giudica ugualmente insostenibile la disposizione di cui all'articolo 8, che consente ai piccoli comuni di beneficiare degli incentivi previsti per lo sviluppo della rete a banda ultralarga nelle aree a fallimento di mercato, così come tutte le norme del provvedimento che conferiscono nuove competenze ai piccoli comuni.

Le Regioni sono infatti da tempo impegnati in una faticosa opera di razionalizzazione degli enti pubblici, cercando di mettere a sistema molti servizi della pubblica amministrazione, tenendo conto che in molti piccoli centri la scarsità della popolazione rende eccessivamente oneroso e non giustificabile il mantenimento di determinate strutture.

Il presidente [MATTEOLI](#) (*FI-PdL XVII*) ricorda che disegni di legge con misure di sostegno a favore dei piccoli comuni sono stati presentati anche nelle legislature passate, trattandosi di un tema molto sentito e sul quale lo stesso onorevole Realacci, primo firmatario del provvedimento in esame, è da tempo impegnato.

Pur comprendendo le osservazioni del senatore Sonego, ritiene però eccessive alcune critiche: i piccoli comuni sono infatti una risorsa del tessuto storico e culturale dell'Italia, che hanno consentito ad esempio la conservazione di importanti tradizioni e bellezze artistiche e naturali. Non si può penalizzare chi, per varie ragioni, ha scelto di vivere in questi centri costringendolo a emigrare per la mancanza dei servizi minimi essenziali.

Il senatore [SONEGO](#) (PD) sottolinea che compito dello Stato dovrebbe essere proprio quello di assicurare ai cittadini servizi adeguati, ma in maniera realmente sostenibile, senza abbandonarsi a proposte demagogiche come quelle del disegno di legge in esame. Occorrerebbe pertanto sostenere lo sforzo delle Regioni per razionalizzare e mettere a sistema l'offerta dei servizi pubblici a favore del territorio, ad esempio incoraggiando le sinergie e le fusioni tra i piccoli comuni.

La relatrice [CANTINI](#) (PD) dichiara di condividere le finalità e l'impostazione del disegno di legge in esame, di cui auspica, dopo tante attese, una definitiva approvazione.

In replica al senatore Sonego osserva che non vi dovrebbe essere contraddizione tra l'esigenza di tutelare e valorizzare i piccoli comuni e quella di attuare i processi di razionalizzare ed efficientamento della pubblica amministrazione. Ad esempio, le fusioni dei piccoli comuni, pur necessarie e condivisibili, non possono però essere imposte dall'alto: occorre allora trovare il giusto equilibrio fra le varie istanze, ponendo al centro dell'attenzione le reali esigenze dei cittadini.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(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

(Parere alla 3a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore [Stefano ESPOSITO](#) (PD) illustra il provvedimento in esame, che reca l'autorizzazione alla ratifica degli ultimi tre atti necessari a dare avvio alla fase esecutiva dei lavori per la costruzione della tratta ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Lione.

Si tratta, in particolare, dell'accordo sottoscritto tra Italia e Francia il 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria; del Protocollo addizionale, previsto dall'articolo 3 di tale accordo e firmato l'8 marzo 2016, per la validazione del costo certificato del progetto e la definizione dei criteri di attualizzazione monetaria e di evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori; del regolamento dei contratti, adottato il 7 giugno 2016, che, in base alle previsioni contenute nell'accordo del 2015, conferma l'impegno congiunto delle parti a contrastare e a prevenire ogni rischio di infiltrazione mafiosa nell'esecuzione dei contratti connessi con la realizzazione dell'opera.

Il disegno di legge, sul quale la 8ª Commissione è chiamata a rendere il proprio parere alla 3ª Commissione, si suddivide in quattro articoli.

Gli articoli 1 e 2 recano, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dei tre atti.

L'articolo 3, al comma 1, stabilisce che per la realizzazione della tratta transfrontaliera della Torino-Lione si provveda con le modalità previste dall'articolo 2, commi 232, lettere b) e c) e 233, della legge n. 191 del 2009, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente, secondo il principio della realizzazione per lotti costruttivi. Le risorse già stanziare dalla legislazione vigente sono quantificate dalla Relazione tecnica in 2.564,7 milioni di euro.

Le altre disposizioni contenute nell'articolo 3 riguardano la copertura degli oneri per missioni derivanti dal regolamento dei contratti e il monitoraggio di tali spese.

L'articolo 4 disciplina l'entrata in vigore del provvedimento.

Per quanto riguarda gli atti per i quali si chiede l'autorizzazione alla ratifica, ricorda che l'accordo del 2015 è finalizzato all'avvio dei lavori definitivi per la realizzazione della tratta transfrontaliera della Torino-Lione, affidati al Promotore pubblico *Tunnel Euroalpin Lyon Turin* (TELT Sas), istituito nel 2015. Oltre a ribadire l'impegno comune italo-francese contro le infiltrazioni mafiose e a rinviare al protocollo addizionale le misure per l'applicazione dell'articolo 18 dell'accordo del 2012 sui costi del progetto, l'accordo in esame disciplina aspetti relativi all'organizzazione della committenza dei lavori connessi, alle modalità di funzionamento del promotore pubblico e alla disciplina applicabile per la risoluzione di eventuali controversie.

Il protocollo addizionale, sottoscritto nel 2016, fissa per la sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria il costo di 8.300 milioni di euro, certificato ai sensi dell'articolo 18 dell'Accordo del 2012 ed espresso alla data di valuta gennaio 2012, fissando il tasso annuale di attualizzazione (1,5 per cento) e le relative percentuali di ripartizione dei costi tra Italia e Francia.

Il regolamento dei contratti, infine, definisce le regole applicabili per 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, consentendo di integrare la normativa francese che disciplina la materia dell'aggiudicazione e dell'esecuzione dei contratti afferenti la sezione transfrontaliera dell'infrastruttura con la normativa italiana antimafia e fissando altresì i motivi di esclusione delle imprese dalla partecipazione diretta o indiretta alle procedure per la realizzazione dell'opera, con un'apposita commissione mista e la creazione di una "Lista bianca" degli operatori economici in regola.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA DI DOMANI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la seduta della Commissione, già convocata domani, giovedì 27 ottobre 2016, alle ore 9, non avrà più luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 16,25.

RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO COMUNITARIO N. COM (2016) 491 definitivo SOTTOPOSTO AL PARERE MOTIVATO SULLA SUSSIDIARIETÀ (Doc. XVIII, n. 170)

L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato della Repubblica,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144, l'atto comunitario COM (2016) 491 definitivo sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, relativo alla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di certificazione dell'Unione per le apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione,

premessi che:

- la proposta è finalizzata alla creazione di un sistema comune di certificazione dell'Unione europea per le apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione, vale a dire per le apparecchiature utilizzate negli aeroporti per il controllo delle persone, dei bagagli, sia a mano che da stiva, delle forniture e delle merci trasportate in aereo (per esempio rilevatori di metalli, *scanner* di sicurezza e sistemi di rilevamento di esplosivi);
- nella Relazione che accompagna il provvedimento si evidenzia come le norme attualmente in vigore a livello europeo non siano corredate da un regime di valutazione della conformità giuridicamente vincolante. Pertanto, le apparecchiature certificate in uno Stato membro possono essere immesse sul mercato unicamente in quello Stato membro, mentre ciascun altro Stato membro può riconoscere tale certificazione oppure esigere che le apparecchiature siano sottoposte a ulteriori prove di verifica della conformità o addirittura vietarne l'uso sul proprio territorio;
- i metodi finora individuati per porre rimedio a tale frammentazione, attraverso l'elaborazione, in sede di Conferenza europea sull'aviazione civile, di una procedura di valutazione comune (CEP) per le prove cui sono sottoposte le apparecchiature di controllo del settore dell'aviazione, non sono risultati sempre efficaci, tenuto conto anche tale procedura non ha carattere vincolante;

considerato che

- la proposta di regolamento in esame non introduce specifiche tecniche di costruzione né requisiti di prestazione per le apparecchiature di controllo, ma disciplina le procedure per la loro omologazione a livello europeo, con l'obiettivo di contribuire al buon funzionamento del mercato interno e aumentare la competitività dell'industria dell'Unione in un settore strategico per l'economia europea (con un fatturato globale annuo di 14 miliardi di euro, di cui 4,2 miliardi nella sola UE) dando nel contempo un importante contributo alle politiche volte a prevenire e contrastare le minacce alla sicurezza dell'aviazione;
- con un sistema unico di certificazione, sarà infatti sufficiente effettuare l'omologazione delle apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione in un solo Stato membro, in quanto il certificato rilasciato sarà valido, con effetto immediato, in tutti gli Stati membri dell'UE;
- i requisiti di prestazione delle apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione, e gli ambiti, oggetti e persone da sottoporre a rilevamento sono già stabiliti dal regolamento (CE) n. 300/2008 e dai relativi atti integrativi o di esecuzione;

tenuto conto delle osservazioni formulate dalla Commissione 14a;

rilevato che la base giuridica della proposta in esame appare correttamente individuata nell'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, riguardante l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea "Sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità":

- avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, in quanto l'intervento al livello dell'Unione europea integra sia il requisito della necessità sia quello del valore aggiunto rispetto

all'azione dei singoli Stati. Infatti, l'obiettivo di istituire un sistema comune di omologazione UE delle apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione, che consenta il riconoscimento reciproco della certificazione di conformità tra gli Stati membri, non può essere raggiunto singolarmente da questi ultimi;

- avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, in quanto la proposta risulta congrua rispetto agli obiettivi che intende perseguire, che sono quelli di garantire il buon funzionamento del mercato interno e l'istituzione di un sistema comune di omologazione a livello europeo delle apparecchiature di controllo di sicurezza nel settore dell'aviazione.

Si rileva inoltre che l'articolo 17 della proposta in esame prevede comunque procedure affinché, nel caso in cui l'autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro sospetti che un'apparecchiatura presenti rischi per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse, possa chiedere al fabbricante di adottare tutte le misure correttive oppure di ritirarla dal mercato entro un termine ragionevole e proporzionale alla natura del rischio e informando l'organismo notificato competente.

1.4.2.4.2. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 270 (pom.) del 02/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MERCOLEDÌ 2 NOVEMBRE 2016
270ª Seduta

Presidenza del Presidente
[MATTEOLI](#)

La seduta inizia alle ore 15,05.

IN SEDE REFERENTE

[\(1638\)](#) *Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione del disegno di legge dei deputati Silvia Velo ed altri e del disegno di legge n. 1588 d'iniziativa governativa (Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 10 maggio.

Il [PRESIDENTE](#) evidenzia che la Commissione e i suoi componenti stanno ricevendo molte sollecitazioni per riprendere l'esame del provvedimento in titolo, da tempo sospeso per ragioni legate ai problemi di copertura finanziaria a suo tempo evidenziati sul testo nella relazione tecnica negativa della Ragioneria generale dello Stato e, sulla scorta di questa, nel parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione della Commissione bilancio.

Si tratta di problemi indipendenti dalla volontà della Commissione, ma che, fino a quando non saranno superati, non consentiranno un *iter* spedito del disegno di legge. Chiede quindi al relatore se, a seguito anche dei contatti avuti con i competenti Uffici del Governo, vi siano elementi nuovi che possano consentire di superare questa fase di stallo.

Il relatore [BORIOLI](#) (PD), anche a nome del correlatore Gibiino, informa che i relatori hanno

riesaminato nelle scorse settimane il provvedimento per quanto attiene ai profili di merito, alla luce dei nuovi emendamenti presentati in Commissione, svolgendo anche un ampio confronto con il Governo. Per quanto riguarda gli altri aspetti, il Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti ha fornito rassicurazioni circa la possibilità di risolvere anche i problemi di copertura finanziaria. Ritiene pertanto che, fatti salvi questi aspetti, dalla prossima settimana la Commissione possa riprendere l'esame nel merito.

Il senatore [FILIPPI](#) (PD), pur concordando con le indicazioni del relatore, segnala che la Commissione bilancio in questo periodo è particolarmente oberata per l'esame di provvedimenti urgenti già calendarizzati in Assemblea e potrebbe, pertanto, non essere in grado di esprimere il parere richiesto già per la prossima settimana.

Il [PRESIDENTE](#) si riserva di sollecitare la Commissione bilancio e le altre Commissioni consultive, affinché forniscano in tempi rapidi il prescritto parere sugli emendamenti, in modo da consentire la ripresa dell'esame.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2452) Anna Cinzia BONFRISCO ed altri. - Norme per l'iscrizione dei numeri delle utenze telefoniche fisse e mobili nel registro pubblico delle opposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 178

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 26 ottobre.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda che il relatore, nella scorsa seduta, si era riservato di proporre alcune audizioni informative sul provvedimento in esame.

Il relatore [RANUCCI](#) (PD) propone di ascoltare in sede informale il Garante della *privacy*, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, il Presidente della Fondazione Ugo Bordoni (che gestisce il registro delle opposizioni), le associazioni di tutela dei consumatori, i rappresentanti delle principali aziende di *telemarketing* e dei servizi di *call center*, i sindacati del settore e i rappresentanti di alcuni comitati che hanno presentato petizioni sul tema.

La Commissione conviene con le proposte del relatore.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2484) Deputati QUINTARELLI ed altri. - Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 26 ottobre.

Il **PRESIDENTE** ricorda che anche per questo provvedimento il relatore, nella scorsa seduta, si era riservato di proporre alcune audizioni informative.

Il relatore **MARGIOTTA (PD)** segnala che sono già pervenute alcune proposte da parte dei colleghi sui soggetti da audire, che farà pervenire in tempi rapidi alla Presidenza.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(2541) Misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici dei medesimi comuni, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Realacci ed altri; Patrizia Terzoni ed altri
(Parere alla 13a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 26 ottobre.

Il **PRESIDENTE** ricorda che nella seduta precedente era stata avviata la discussione generale. Non essendovi state altre richieste di intervento, cede la parola alla relatrice.

La relatrice **CANTINI (PD)**, sulla base delle considerazioni svolte nel dibattito, ove non vi siano ulteriori segnalazioni da parte dei colleghi, propone di rendere un parere favorevole sul disegno di legge in esame, auspicandone una rapida approvazione trattandosi di disposizioni da tempo attese dai piccoli comuni.

Il senatore **SONEGO (PD)**, intervenendo in dichiarazione di voto, afferma preliminarmente di condividere l'esigenza di misure a sostegno dei piccoli comuni, pur confermando una serie di obiezioni già avanzate nella precedente seduta. In particolare, esprime perplessità circa la disposizione di cui all'articolo 8, che consente ai piccoli comuni di accedere alle risorse stanziare per il Piano nazionale della banda ultralarga nelle aree a fallimento di mercato. Data l'estensione dei piccoli comuni sul territorio nazionale, tale disposizione rischia infatti di compromettere la pianificazione messa a punto dal Governo e quindi il raggiungimento degli obiettivi di copertura del Paese per le comunicazioni a banda ultralarga.

Invita quindi la Commissione ad una riflessione sul punto, pur preannunciando il proprio voto favorevole alla proposta di parere della relatrice.

Il senatore [CIOFFI](#) (M5S) preannuncia l'astensione dei senatori del suo Gruppo.

Il senatore [CERVellini](#) (Misto-SI-SEL) dichiara ugualmente la sua astensione nella votazione sulla proposta di parere.

Nessun altro chiedendo di intervenire, verificata la presenza del prescritto numero legale, il [PRESIDENTE](#) pone in votazione la proposta di parere favorevole della relatrice, che è infine approvata.

(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

(Parere alla 3a Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 26 ottobre.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda che nella precedente seduta la Commissione ha avviato l'esame del provvedimento in titolo. Non essendovi richieste di intervento in discussione generale, cede la parola al relatore.

Il relatore [Stefano ESPOSITO](#) (PD) propone di rendere un parere favorevole sul disegno di legge.

Il senatore [SCIBONA](#) (M5S) preannuncia un voto contrario della sua parte politica, segnalando l'intenzione di presentare una proposta di parere alternativo di segno contrario. Chiede quindi che la Commissione possa rinviare il seguito dell'esame alla successiva settimana, al fine di disporre di un tempo aggiuntivo.

Segnala in proposito di aver più volte chiesto in Commissione affari esteri di poter svolgere audizioni informative sul provvedimento, ma di non aver ancora avuto risposta e auspica che possa esservi una sollecitazione anche della Commissione 8a.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda che la Commissione è in sede consultiva e pertanto qualsiasi sollecitazione riguardo allo svolgimento di audizioni deve essere indirizzato alla Presidenza della Commissione di merito.

Poiché il prescritto parere deve essere espresso in tempi rapidi, propone di rinviare il seguito dell'esame e la relativa votazione alla seduta già convocata per domani mattina, invitando il senatore Scibona a predisporre la proposta di parere alternativo per quella seduta.

Il senatore [SCIBONA](#) (M5S) concorda infine con il suggerimento del Presidente.

Intervenendo nel merito delle questioni, motiva la dichiarazione di voto contraria anzitutto sulla base delle modalità di gestione dell'accordo tra Italia e Francia oggetto della ratifica in esame. L'accordo in discussione è stato infatti firmato a Venezia l'8 marzo 2016 ma nel frattempo, malgrado le reiterate richieste sue e del suo Gruppo, il Governo si è rifiutato di anticipare il documento al Parlamento, pur trattandosi di un testo ormai definito e quindi non modificabile. Paradossalmente, alla fine ha potuto ricevere il testo dalle Autorità francesi. Si chiede quindi quali siano i motivi reconditi di tali reticenze. Per quanto riguarda i contenuti dell'accordo, osserva che il promotore pubblico cui è affidata la realizzazione della linea Torino-Lione, la Telt Sas, è una società di diritto francese, pertanto l'intesa per poter utilizzare la normativa antimafia italiana anche in Francia nei fatti non potrà essere applicata. Anche la ripartizione dei costi tra Italia e Francia è, sostanzialmente, rinviata a futuri atti, il che rende aleatorie anche le cifre indicate nel Protocollo addizionale.

Ricorda che, come confermato anche nel corso della recente visita di una delegazione della Commissione alla nuova Galleria di base del San Gottardo, il passaggio di treni all'interno di una galleria ferroviaria impone precise regole di sicurezza, che comportano una limitazione delle velocità, una programmazione attenta dell'alternanza tra convogli passeggeri e convogli merci e una chiusura alternata delle canne nei due sensi di marcia per consentire la manutenzione periodica della linea. Tutti questi vincoli rendono a suo avviso impossibile il transito di treni ad alta velocità nella futura galleria nella quantità e con la frequenza che la propaganda del Governo vorrebbe invece dichiarare. Ribadisce di conseguenza l'inutilità dell'opera in questione, tenuto conto anche che l'attuale galleria del Frejus, dopo la recente ristrutturazione, sarebbe in grado di assorbire tutto il traffico attuale e futuro, senza bisogno di nuovi lavori.

Conclusivamente, invita i colleghi a riflettere sull'effettiva necessità di questa infrastruttura e, più in generale, delle grandi opere. Cita in proposito anche la questione del Terzo Valico del Passo dei Giovi: dopo i recenti scandali giudiziari, ritiene assai difficile che si possano proseguire i lavori ricorrendo a forme di commissariamento, come proposto da taluni.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2567) Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, recante interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal sisma del 24 agosto 2016

(Parere alla 5a Commissione. Esame e rinvio)

La relatrice [CARDINALI](#) (PD) illustra il provvedimento in titolo, volto a dare conversione al decreto-legge n. 189 del 2016, con il quale il Governo ha messo a punto gli interventi per la ricostruzione e il sostegno alla ripresa economica delle zone interessate dal sisma del 24 agosto scorso.

Il decreto si compone di cinque titoli, suddivisi in 53 articoli e un allegato, che contiene l'elenco dei comuni colpiti dal terremoto.

Il Titolo I (articoli 1-4), nel definire i principi direttivi e stanziare le risorse per la ricostruzione, riconosce il ruolo centrale del Commissario straordinario - nominato il 9 settembre scorso - al quale è affidata la responsabilità della ricostruzione in regime di gestione straordinaria, che durerà fino al 31 dicembre 2018. Con riferimento alle competenze della 8ª Commissione, in particolare, segnala che tra le funzioni affidate al Commissario figura quella relativa al coordinamento degli interventi di ricostruzione e riparazione delle opere pubbliche, come disciplinati dal provvedimento in esame,

nonché l'istituzione e la gestione degli elenchi dei professionisti ai quali, ai sensi dell'articolo 34 del decreto-legge, possono essere conferiti gli incarichi di progettazione e direzione dei lavori.

Si prevede poi che operino in stretto raccordo con il Commissario straordinario e in qualità di suoi vice i presidenti delle Regioni coinvolte, nell'ambito di una cabina di coordinamento appositamente istituita. In ogni regione è poi istituito un Ufficio speciale per la ricostruzione, con il compito di curare la pianificazione urbanistica e tutti gli adempimenti connessi alla ricostruzione privata nonché di provvedere alla diretta attuazione degli interventi di ripristino o ricostruzione di opere pubbliche e beni culturali.

Presso il Ministero dell'economia è infine istituito un Fondo per la ricostruzione, con una dotazione di 200 milioni di euro per il 2016, finalizzata all'attuazione degli interventi di immediata necessità.

Il Titolo II contiene le misure per la ricostruzione dei beni danneggiati (Capo I, articoli 5-18) e per il rilancio del sistema economico e produttivo (Capo II, articoli 19-25), nonché disposizioni in materia di tutela dell'ambiente (Capo III, articoli 26-29) e di trasparenza e legalità (Capo IV, articoli 30-36).

In particolare, all'interno del Capo I, gli articoli da 5 a 10 riguardano la ricostruzione privata, per la quale si prevede la corresponsione di contributi, che arrivano a coprire fino al 100 per cento delle spese da sostenere, a seconda della tipologia, dettagliatamente individuata, di danno subito e quindi di intervento necessario. Sono definiti inoltre i criteri e le modalità per la concessione dei finanziamenti agevolati. Segnala che all'articolo 6, comma 12, è specificato che ai contratti stipulati dai privati beneficiari dei contributi non si applichino le norme del Codice dei contratti pubblici, mentre il comma 13 fissa come criterio di selezione dell'impresa esecutrice quello della procedura concorrenziale intesa all'affidamento dei lavori alla migliore offerta.

L'articolo 11 disciplina poi l'attuazione degli interventi di ricostruzione o ripristino dei centri storici e dei centri e nuclei urbani e rurali, individuando gli strumenti urbanistici attuativi e le competenze dei vari soggetti coinvolti.

L'articolo 12 individua la procedura per la concessione e l'erogazione dei contributi mentre l'articolo 13 riguarda le richieste di contributi per ulteriori danni subiti da immobili danneggiati da precedenti eventi sismici, per i quali siano ancora in corso gli interventi già finanziati.

Gli articoli 14 e 15 rivestono un particolare interesse per l'8ª Commissione, poiché contengono le norme per la ricostruzione pubblica.

Più nel dettaglio, l'articolo 14, nel disciplinare la procedura per la programmazione, la progettazione e la realizzazione degli interventi per la ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, nonché sui beni del patrimonio culturale, attribuisce ai ampi poteri di coordinamento e pianificazione degli interventi e gestione dei fondi al Commissario straordinario.

L'articolo 15 individua i soggetti attuatori degli interventi relativi alle opere pubbliche e ai beni culturali nelle Regioni, attraverso gli Uffici speciali per la ricostruzione, nel Ministero dei beni e delle attività culturali e nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 16 affida a un unico organo, la Conferenza permanente, la direzione, il coordinamento e il controllo delle operazioni di ricostruzione, nonché la decisione sugli atti di programmazione, pianificazione, attuazione ed esecuzione degli interventi e di approvazione dei progetti. In ogni Regione è istituita poi una Commissione paritetica.

Ai sensi dell'articolo 18, si prevede che i soggetti attuatori si avvalgono di una centrale unica di committenza, individuata nell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A.

All'interno del Capo III, evidenzia che l'articolo 28 contiene disposizioni sul trattamento e trasporto del materiale derivante dal crollo parziale o totale degli edifici, mentre con l'articolo 29 si introduce una deroga, fino al 31 dicembre 2018, alla applicazione delle disposizioni vigenti in materia di gestione delle terre e rocce da scavo.

Nel Capo IV, l'articolo 30, detta le disposizioni al fine di facilitare le attività per la prevenzione delle infiltrazioni della criminalità organizzata negli interventi di ricostruzione, tra l'altro concentrando in

un'unica struttura di missione, istituita nell'ambito del Ministero dell'interno, i controlli antimafia e creando un apposito elenco delle imprese regolari, denominato "Anagrafe antimafia degli esecutori".

L'articolo 31 introduce ulteriori disposizioni per la ricostruzione privata, prevedendo, tra l'altro l'obbligo di inserire una clausola di tracciabilità finanziaria dei pagamenti nei contratti stipulati tra privati e regolando la possibilità di ricorrere al subappalto dei lavori.

L'articolo 32 attribuisce al Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) e all'Unità operativa speciale, istituita ai sensi dell'articolo 30 del decreto-legge n. 90 del 2014, i compiti di alta sorveglianza e garanzia della correttezza e trasparenza delle procedure connesse alla realizzazione delle opere.

L'articolo 33 riguarda il controllo della Corte dei conti sui provvedimenti del Commissario straordinario, mentre l'articolo 34, come già accennato, al fine di assicurare la massima trasparenza nel conferimento degli incarichi di progettazione e direzione lavori, prevede l'istituzione di un elenco speciale al quale devono iscriversi i professionisti abilitati, secondo i criteri ivi indicati ed evitando il cumulo degli incarichi.

L'articolo 35 definisce gli obblighi inerenti alla tutela dei lavoratori ed alla contribuzione previdenziale, mentre l'articolo 36 reca disposizioni in materia di trasparenza e di pubblicità degli atti, prevedendo, tra l'altro, la pubblicazione in *internet* di una serie di atti del Commissario straordinario.

Il Titolo III (articoli 37-43) introduce le disposizioni necessarie a garantire il coordinamento tra gli interventi di ricostruzione e quelli di competenza della protezione civile per la gestione dell'emergenza ancora in atto.

Il Titolo IV (articoli 44-49) contiene le misure di sostegno agli enti locali e ai lavoratori e di sospensione di termini di procedimenti giudiziari e amministrativi in corso nei territori colpiti dal sisma.

Nel Titolo VI, il Capo I (articoli 50-51) detta norme organizzative per la struttura commissariale e per il Corpo nazionale dei vigili del fuoco; infine il Capo II (articoli 52-53) contiene le disposizioni finanziarie e disciplina l'entrata in vigore del provvedimento.

Si apre la discussione generale.

Il senatore [CIOFFI \(M5S\)](#) dichiara preliminarmente di condividere l'esigenza di dare adeguate risposte alle popolazioni così duramente colpite dai recenti eventi sismici ai fini della ricostruzione. Apprezza alcune disposizioni del provvedimento, quali la tracciabilità dei pagamenti anche per i privati e il divieto di cumulabilità degli incarichi di progettazione.

Ritiene invece criticabile la disposizione dell'articolo 18 che ha individuato in Invitalia - Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A. la centrale unica di committenza di cui si avvalgono i soggetti attuatori, ricordando le anomalie di gestione riscontrate in alcune gare bandite dall'Agenzia in questione, in particolare per i bandi del Piano nazionale per la banda ultralarga.

Raccomanda poi, nell'ambito delle iniziative per consentire la ripresa delle attività economiche, particolare attenzione agli allevatori colpiti dal sisma per quanto concerne la cura degli animali.

In termini generali, pur comprendendo l'esigenza di semplificazione delle procedure e di coordinamento degli interventi, mette in guardia dall'eccessivo numero di competenze attribuite in capo al Commissario straordinario, evidenziando come soluzioni analoghe adottate in passato sull'onda dell'emergenza abbiano spesso abbassato il livello di controllo e favorito l'insinuazione del malaffare. Auspica quindi che, su alcune decisioni più rilevanti, vi sia sempre la massima condivisione.

Il senatore [Stefano ESPOSITO \(PD\)](#) condivide l'impostazione generale del provvedimento, segnalando anche le misure adottate per assicurare un elevato grado di controllo sulla regolarità delle

procedure degli appalti per la ricostruzione, in collaborazione con l'Anac.

Si sofferma quindi su alcune critiche riprese anche dagli organi di informazione che in questi giorni hanno attribuito alcuni ritardi negli interventi del dopo sisma (ad esempio per la messa in sicurezza dei monumenti e dei beni culturali) alle nuove procedure del nuovo codice degli appalti. Si tratta di affermazioni false e pretestuose, che si inseriscono nel tentativo in atto di screditare l'applicazione del nuovo codice da parte di soggetti in malafede.

Per quanto riguarda gli interventi della fase emergenziale, il codice prevede espressamente deroghe alle procedure ordinarie, il cui contenuto era stato a suo tempo concordato anche con la Protezione civile, che infatti è intervenuta rapidamente e in modo efficiente, senza vincoli di sorta. Per quanto concerne invece i beni culturali, si tratta di settori che sono espressamente esclusi dalla competenza del codice degli appalti: i ritardi nelle azioni di tutela vanno piuttosto ricercati nelle procedure previste dalle leggi di settore e dalle sovrintendenze competenti.

In merito allo stanziamento dei fondi pubblici per la ricostruzione delle abitazioni private, critica l'articolo 6 che prevede una deroga alle procedure del codice degli appalti per i contratti stipulati dai privati beneficiari dei contributi e, contemporaneamente, fissa come criterio di selezione dell'impresa esecutrice nella procedura di affidamento quello della migliore offerta. Si tratta infatti di un sostanziale ricorso al criterio del massimo ribasso, che tanti guasti ha prodotto in passato e che dovrebbe essere evitato, ad esempio con l'adozione di prezzari.

Il senatore [ELIPPI](#) (PD) ritiene che i recenti eventi sismici abbiano impressionato sia per il livello di devastazione, sia per la percezione della grande fragilità del territorio italiano. Il provvedimento in esame risponde correttamente all'esigenza posta da questi tragici eventi di garantire la ricostruzione dei borghi, delle abitazioni e la ripresa delle attività economiche e sociali in tempi rapidi e negli stessi luoghi.

Condivide le osservazioni del senatore Stefano Esposito sulle critiche strumentali al nuovo codice degli appalti, ricordando che lo stesso è stato ampiamente condiviso dalla Commissione, che si è anche fatta carico, insieme alla Commissione omologa della Camera dei deputati, di seguirne l'attuazione attraverso l'apposita indagine conoscitiva congiunta.

Auspica che questo stesso spirito di condivisione tra le forze politiche possa informare l'esame del provvedimento in titolo e tutte le successive iniziative che saranno adottate per aiutare la ricostruzione e lo sforzo di messa in sicurezza del territorio italiano, che dovrà essere costante e prolungato nel tempo. Al riguardo, esprime rammarico per il fatto che il provvedimento sia stato assegnato alla competenza della Commissione bilancio: pur comprendendone i motivi, ritiene che sarebbe stata preferibile una trattazione riunita delle Commissioni lavori pubblici e ambiente.

Il presidente [MATTEOLI](#) (FI-PdL XVII) sottolinea che il provvedimento in esame non interviene per la gestione della fase emergenziale ma per quella successiva della ricostruzione, che ha esigenze diverse e tempi di intervento necessariamente più lunghi. Osserva che, peraltro, su queste materie esistono già numerose leggi: pur comprendendo la necessità di dare risposte puntuali ai cittadini colpiti dal sisma, sulla base di esigenze specifiche, segnala il rischio di complicare eccessivamente il quadro regolatorio favorendo anche l'infiltrazione del malaffare.

Quanto alle polemiche sul codice degli appalti richiamate dal senatore Stefano Esposito, si tratta di questioni chiaramente estranee al merito del disegno di legge.

Ferma restando l'esigenza di garantire spazio adeguato alla discussione, sottolinea infine l'importanza di formulare il prescritto parere alla Commissione di merito in tempi rapidi.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16,25.

1.4.2.4.3. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 272 (pom.) dell'08/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MARTEDÌ 8 NOVEMBRE 2016
272ª Seduta

Presidenza del Presidente
[MATTEOLI](#)

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Nencini.

La seduta inizia alle ore 15,10.

IN SEDE REFERENTE

[\(1638\)](#) *Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione del disegno di legge dei deputati Silvia Velo ed altri e del disegno di legge n. 1588 d'iniziativa governativa (Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 2 novembre.

Il [PRESIDENTE](#) avverte che, in relazione al disegno di legge in titolo, sono stati presentati i seguenti ulteriori emendamenti (tutti pubblicati in allegato): le proposte 2.2000, 2.2001, 2.2002, 2.2003, 2.2004, 2.2005, 2.2006, 2.2007, 2.2008, 2.2009 e 3.2000 dei relatori, nonché le proposte 2.1023 (testo 2), 2.1024 (testo 2), 2.1025 (testo 2), che costituiscono riformulazioni di emendamenti già presentati.

Il relatore [BORIOLI](#) (PD) precisa che, insieme al correlatore Gibiino, nelle settimane passate ha proceduto ad un confronto con il Governo per una revisione complessiva del provvedimento: gli ulteriori emendamenti presentati dai relatori costituiscono il frutto di questo lavoro, teso a migliorare il

testo in esame, risolvendo anche alcuni problemi di merito emersi nel dibattito.

A questo punto occorre attendere il parere delle Commissioni consultive e, in particolare, della Commissione bilancio, sul complesso degli emendamenti, al fine di procedere all'esame definitivo. Per quanto riguarda i problemi di copertura finanziaria riscontrati a suo tempo sul testo, gli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze hanno avviato un ampio confronto e, tra gli emendamenti presentati dai relatori, è stata inserita anche una riformulazione della clausola di invarianza finanziaria.

Auspica quindi che vi siano le condizioni perché la Commissione bilancio possa rivedere il parere negativo espresso in precedenza ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione su alcune parti del testo, consentendo così alla Commissione lavori pubblici di procedere speditamente nell'esame del provvedimento, da tempo atteso da molti settori della società civile.

Sottolinea in particolare come gli ultimi dati sugli incidenti stradali indichino una recrudescenza del fenomeno e un aumento degli infortuni più gravi: il disegno di legge in esame e gli emendamenti presentati contengono una serie di importanti misure per accrescere la sicurezza stradale ed è pertanto opportuno che le stesse possano essere approvate rapidamente.

Il relatore [GIBIINO](#) (*FI-PdL XVII*) concorda con le considerazioni svolte dal correlatore Borioli. Precisa che gli emendamenti presentati dai relatori, a esito del confronto con il Governo e tenendo conto anche delle questioni più importanti segnalate nel dibattito in Commissione, dovrebbero essere in grado anche di risolvere alcuni degli aspetti problematici di carattere finanziario. Ritene in ogni caso che sia stato fatto un lavoro ampio e approfondito e auspica anch'egli una rapida prosecuzione dell'*Iter*.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda che il parere espresso a suo tempo dalla Commissione bilancio sul disegno di legge, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, ha censurato alcune parti assai significative del testo. Chiede quindi al rappresentante del Governo se, a esito del lavoro di approfondimento svolto dagli uffici, tali problemi possano ritenersi risolti. In caso contrario, infatti, se la Commissione bilancio confermasse il parere negativo, le parti del testo interessate dovrebbero essere espunte.

In ogni caso occorrerà attendere il parere della stessa Commissione bilancio, che è però al momento particolarmente gravata di impegni: nel riservarsi di sollecitare una rapida espressione del parere richiesto, auspica che analoga sollecitazione sia fatta da tutte le forze politiche e dallo stesso Governo.

Il vice ministro NENCINI conferma che nei mesi passati si è svolto un lungo e ampio confronto tra gli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quelli della Ragioneria generale dello Stato, proprio al fine di risolvere i problemi di copertura finanziaria che erano emersi sul testo. A esito di tale confronto e dei chiarimenti forniti, ritiene che le suddette criticità possano ritenersi superate e i nuovi emendamenti presentati dai relatori tengono anche conto dei risultati di tale verifica.

Infine, precisa che il Governo, per quanto di sua competenza, si è già fatto parte attiva per chiedere alla Commissione bilancio di esprimere in tempi rapidi il prescritto parere sugli emendamenti.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina dell'avvocato Francesco Maria Di Majo a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale (n. 83)

(Parere al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Esame. Parere favorevole)

Il relatore [FILIPPI](#) (PD) illustra la proposta di nomina in titolo, relativa alla carica di Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale.

Dopo aver ricordato che, come prescritto dalla legislazione vigente, sulla proposta è stata raggiunta la preventiva intesa tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Lazio, passa ad illustrare il *curriculum* del candidato, avvocato Francesco Maria Di Majo. Evidenzia che lo stesso, pur non avendo avuto incarichi di amministrazione diretta, ha comunque maturato un'ampia esperienza nel settore marittimo-portuale, dove ha svolto una lunga e qualificata attività di consulenza tecnica-giuridica. Ritiene quindi che l'avvocato Di Majo abbia i requisiti prescritti dalla legge e propone di rendere un parere favorevole sulla proposta di nomina.

Nessuno chiedendo di intervenire, si passa alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di nomina del relatore. Partecipano alla votazione i senatore [BORIOLI](#) (PD), [CARDINALI](#) (PD), [CERVELLINI](#) (Misto-SI-SEL), [DIGIACOMO](#) (AP (NCD-UDC)), [Stefano ESPOSITO](#) (PD), [FILIPPI](#) (PD), [GIBIINO](#) (FI-PdL XVII), [MARGIOTTA](#) (PD), [MATTEOLI](#) (FI-PdL XVII), [ORRU'](#) (PD), [RANUCCI](#) (PD), [Maurizio ROSSI](#) (Misto-LC), [SCIBONA](#) (M5S), [SONEGO](#) (PD) e [VILLARI](#) (GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL)).

La proposta di parere favorevole risulta infine approvata con 11 voti favorevoli, 2 voti contrari e 2 schede bianche.

IN SEDE REFERENTE

[\(2452\)](#) **Anna Cinzia BONFRISCO ed altri.** - *Norme per l'iscrizione dei numeri delle utenze telefoniche fisse e mobili nel registro pubblico delle opposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 178*

[\(2545\)](#) **Manuela GRANAIOLO.** - *Modifiche al codice in materia di protezione dei dati personali al fine di prevenire e impedire forme di telemarketing selvaggio*

(Seguito dell'esame del disegno di legge n. 2452, congiunzione con l'esame del disegno di legge n. 2545 e rinvio)

Il relatore [RANUCCI](#) (PD) illustra il disegno di legge n. 2545 di iniziativa della senatrice Granaiola, che condivide con il disegno di legge n. 2452, già in corso di esame presso la Commissione, l'obiettivo di prevenire e impedire forme di *telemarketing* selvaggio. A differenza di quel provvedimento, il testo in esame interviene novellando il codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo n. 196 del 2003.

Dà quindi conto succintamente dei 7 articoli che compongono il provvedimento.

L'articolo 1 annuncia le finalità della proposta, volta a modificare la disciplina del registro delle opposizioni, per estendere la possibilità di iscrizione a tutte le numerazioni fisse o mobili, indipendentemente se esse siano o no riportate negli elenchi degli abbonati. La stessa disciplina, inoltre, dovrà essere applicata a tutti i trattamenti di dati, per l'invio di materiale pubblicitario o di vendita diretta o per il compimento di ricerche di mercato o di comunicazione commerciale.

L'articolo 2 del disegno di legge novella l'articolo 130 del codice in materia di protezione dei dati personali, in modo consequenziale rispetto alle finalità indicate.

L'articolo 3 impone agli operatori l'obbligo di comunicare all'utente come siano stati estratti i suoi dati personali.

L'articolo 4 prevede la realizzazione di campagne informative, almeno biennali, rivolte agli abbonati al fine di informarli sulla possibilità di iscrizione nel registro delle opposizioni.

All'articolo 5, per i casi di violazione del diritto di opposizione da parte del gestore del servizio o da parte di terzi ad esso connessi, si richiamano le sanzioni già previste dall'articolo 162, comma 2-*quater* del codice per la protezione dei dati personali (pagamento di una somma da diecimila a centoventimila euro).

L'articolo 6 prevede l'emanazione di un regolamento per l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 78 del 2010, che ha istituito il registro delle opposizioni. Esso contiene inoltre la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 7 reca infine le norme sull'entrata in vigore del provvedimento.

Si dichiara quindi favorevole alla congiunzione dell'esame del disegno di legge n. 2545 con quello del disegno di legge n. 2452.

Il [PRESIDENTE](#), stante l'avviso favorevole del relatore, propone di congiungere l'esame dei predetti disegni di legge.

La Commissione conviene con la proposta del Presidente.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(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

(Parere alla 3a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 2 novembre.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda che nella precedente seduta il relatore Stefano Esposito ha proposto di rendere parere favorevole sul disegno di legge in esame.

Avverte quindi che i senatori Scibona, Cioffi e Ciampolillo hanno presentato una proposta alternativa di parere di segno contrario (pubblicata in allegato).

Il senatore [SCIBONA](#) (*M5S*) illustra la proposta di parere contrario presentata dalla sua parte politica. Ricorda in primo luogo che l'Accordo originale tra Italia e Francia firmato a Torino il 29 gennaio 2001 per la realizzazione dell'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione prevedeva la stipula di specifici protocolli addizionali per l'avvio dei lavori definitivi italo-francese. L'Accordo contenuto nel disegno di legge in esame non costituisce però il protocollo addizionale nella parte comune richiesto e quindi non potrebbe in realtà consentire l'avvio dei lavori nella parte transfrontaliera della nuova linea.

In secondo luogo, ritiene che il Regolamento dei contratti del 7 giugno 2016 allegato all'Accordo in esame sia insufficiente per consentire alle autorità francesi di applicare le norme antimafia italiane nella gestione dei contratti di appalto e subappalto dei lavori. Ritiene poi illegittimo che l'articolo 5 dell'Accordo consenta alla Commissione intergovernativa la possibilità di modificare direttamente il precedente Accordo del 30 gennaio 2012 senza necessità della preventiva ratifica parlamentare.

Critica inoltre il fatto che, pur essendo la parte italiana della tratta transfrontaliera lunga solo 12 chilometri, l'Italia debba accollarsi il 60 per cento dei costi totali dei lavori di realizzazione.

Ricorda poi che la parte italiana della linea storica Torino-Bardonecchia-Modane, per la quale le autorità francesi hanno prescritto importanti e costosi lavori di adeguamento, sarà affidata alla gestione del promotore dell'opera, Telt Sas, che è però una società di diritto francese. Anche in questo caso ritiene che si tratti di una imposizione inaccettabile.

Per queste ragioni preannuncia il voto contrario sulla proposta di parere del relatore.

Il senatore [Maurizio ROSSI](#) (*Misto-LC*) conferma le critiche più volte espresse sul progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione che, insieme a quello del Terzo Valico del Passo dei Giovi, sta consumando importanti risorse finanziarie per creare un collegamento tra Italia e Francia, laddove sarebbe stato più semplice e razionale adeguare il collegamento naturale lungo la linea Genova-Ventimiglia.

Ricorda la condizione di gravissima carenza delle infrastrutture di collegamento nella quale si trova la Liguria: in particolare, la linea Genova-Ventimiglia attende da lunghissimo tempo il raddoppio dei binari ma, malgrado le promesse più volte fatte, il CIPE non ha stanziato i fondi necessari per completare gli ultimi 23 chilometri fino al confine rendendo vani anche i lavori fatti nella tratta precedente.

Nel sottolineare il grave disagio nel quale si trovano gli abitanti della Regione, ritiene inaccettabile la scelta fatta sulla linea Torino-Lione e preannuncia il proprio voto contrario sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, verificata la presenza del prescritto numero legale, il [PRESIDENTE](#) pone in votazione la proposta di parere favorevole del relatore, che è approvata.

Conseguentemente, risulta preclusa la proposta di parere alternativo dei senatori del Movimento 5 Stelle.

SULL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2460

Il senatore [FILIPPI](#) (PD) informa che il disegno di legge n. 2460 relativo alla responsabilità dei piloti dei porti e ai servizi tecnico-nautici, di cui egli è relatore in sede deliberante, non può al momento essere ripreso in esame in quanto non è stato ancora espresso il prescritto parere della Commissione bilancio.

Ricorda che, dopo forti sollecitazioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva prodotto la prescritta relazione tecnica di passaggio e che la Ragioneria generale dello Stato l'aveva verificata positivamente, attestando l'assenza di profili onerosi nel provvedimento. Tuttavia, nella seduta dello scorso 3 novembre, in Commissione bilancio sono stati eccepiti alcune carenze nella relazione tecnica in merito alla dimostrazione dell'invarianza degli oneri del personale amministrativo chiamato ad attuare le disposizioni del disegno di legge, sollecitando quindi il Governo a produrre quanto prima un'integrazione della relazione tecnica.

Trattandosi di aspetti meramente formali, auspica che la questione possa essere risolta in tempi rapidi, in modo che la Commissione possa approvare definitivamente il provvedimento. In tal senso, chiede che la Presidenza e tutti i colleghi si facciano parte attiva per sollecitare il Governo e la Commissione bilancio a concludere rapidamente gli adempimenti di loro competenza.

La seduta termina alle ore 15,55.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAI SENATORI SCIBONA, CIOFFI E CIAMPOLILLO SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2551

L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni),
esaminato, per quanto di competenza, il disegno di legge in titolo,
premessi che:

l'Accordo firmato a Roma il 30 gennaio 2012 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 costituisce un protocollo addizionale all'Accordo tra Italia e Francia stipulato a Torino il 29 gennaio 2001, ratificato dal Parlamento italiano con la legge 27 settembre 2002, n. 228. Con la legge 23 aprile 2014, n. 71 è stata autorizzata la ratifica dell'Accordo italo-francese del 2012 per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, entrato in vigore il 1º agosto 2014. L'intesa disciplina la costruzione e la futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera infrastrutturale, nonché la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico;
come specificato dall'articolo 1 dell'Accordo del 2012, l'Accordo stesso non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti dall'articolo 4 dell'Accordo del 2001 precedentemente citato e, in particolare, "non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo opzionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto" (art. 1, comma 3);
la Deliberazione CIPE 20 febbraio 2015, n. 19/2015 ribadisce che (quart'ultimo alinea delle premesse)

l'avvio dei lavori definitivi della Parte comune italo francese resta infatti subordinato alla approvazione di un protocollo addizionale all'Accordo del 29 gennaio 2001 e dovrà tenere conto in particolare della partecipazione definitiva dell'UE al progetto;

il "Grant Agreement under the Connecting Europe Facility (CEF) - Transport sector agreement No INEA/CEF/TRAN/M2014/1057372", stipulato il 25 novembre 2015 tra la Commissione Europea, attraverso l'INEA (Innovation and Networks Executive Agency), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie assegna (art. 3, pag. 4) un contributo di circa 814 milioni di euro a fronte di spese programmate pari a circa 1.915 milioni di euro, da realizzarsi entro il 31 dicembre 2019 (art. I.4.1, pag. 13);

le attività per le quali l'Unione Europea ha assegnato l'attuale contributo riguardano sia lavori preliminari che lavori definitivi, ma difficilmente i lavori definitivi potranno essere completati, tenuto conto che nel Grant Agreement, all'art. I.3, si specifica che: "gli studi in corso e le indagini geologiche saranno completati, aprendo la strada per lavori preparatori e l'inizio dei principali opere civili, che proseguirà oltre il 2019 fino al loro completamento. Pertanto, l'azione è una fase intermedia di un investimento complessivo di infrastrutture in questa regione";

appare evidente che il programma sul quale l'Unione Europea ha assegnato il contributo consiste in una spesa drasticamente inferiore, pari a circa 1.915 milioni di euro, a quella necessaria per la realizzazione del progetto della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria, il cui costo, ai sensi del Protocollo oggetto del disegno di legge di ratifica in esame, è stimato in 8.300 milioni di euro;

se ne deduce chiaramente che il contributo europeo assegnato con il Grant Agreement non definisce la partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto, in quanto non riguarda la realizzazione complessiva del progetto;

eventuali ed ulteriori future partecipazioni dell'Unione europea potranno verificarsi soltanto a seguito dei seguenti passaggi: assegnazioni di fondi nel bilancio dell'Unione stessa; successiva emissione di bandi dedicati al finanziamento di grandi infrastrutture di trasporto transfrontaliere; conseguente presentazione da parte dei Governi italiano e francese di specifiche domande di finanziamento; eventuale accettazione di tali domande e l'assegnazione dei relativi finanziamenti;

nessuno dei passaggi sopraelencati è ad oggi garantito o assicurabile, in quanto nessuna Istituzione europea ha la possibilità di vincolare per il futuro i bilanci dell'Unione. Con ciò ne consegue che a tutt'oggi non sussistono le condizioni esplicitamente richieste dall'Accordo del 2012 e dalla Delibera CIPE 19/2015, ai sensi dei quali è richiesta partecipazione definitiva dell'UE al progetto;

pertanto, attualmente, una ratifica dell'Accordo del 2015 e del Protocollo Aggiuntivo del 2016 si pongono in diretto contrasto con l'Accordo del 2012 e la Delibera CIPE 19/2015;

considerato che:

l'Accordo del 24 febbraio 2015 in esame 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 aggiornato pari a 8.300 milioni di euro, e ne definisce la relativa ripartizione fra le Parti;

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, in merito all'autorizzazione alla ratifica, all'ordine di esecuzione, alle modalità realizzative dell'opera e all'entrata in vigore del testo;

con riferimento all'Accordo, è necessario evidenziare inoltre che:

- all'articolo 5 viene prevista la possibilità di apportare modifiche all'Accordo del 30 gennaio 2012, ratificato con Legge 23 aprile 2014, n. 71, nella parte che disciplina la Commissione dei contratti, composta di 12 membri nominati per metà da ciascuna Parte, con scambi di lettere tra le medesime

Parti, in tal modo permettendo che gli eventuali emendamenti proposti sfuggano alla valutazione e alla successiva ratifica parlamentare. Le parti modificabili attraverso scambi di lettere intervengono, tra l'altro, su ambiti rilevanti quali i criteri preposti alla selezione delle candidature e delle offerte, la validità dell'eliminazione delle candidature e delle offerte, nonché i mezzi materiali e finanziari a disposizione della Commissione dei contratti necessari a permetterne il corretto funzionamento;

- all'articolo 6, del tutto inopportuno, si ribadisce il trasferimento al Promotore pubblico del ruolo di gestore di infrastruttura della linea storica Bardonecchia-Modane, nel tratto relativo alle interconnessioni di Avigliana e Bussoleno con la nuova linea;

con riferimento al Protocollo, appare opportuno rilevare in particolare che:

- all'articolo 2, comma 2.2, si prevede un'attualizzazione delle spese di realizzazione a fine lavori.

Tale attualizzazione ha lo scopo di effettuare l'adeguamento finale degli scostamenti rilevati, da verificare annualmente mediante un "indice di riferimento", definito nel Protocollo stesso (Allegato, punto 3), che consiste in un indicatore di variazione dei prezzi riferiti alle differenti componenti di costo dell'opera;

tale indice, denominato "INLTL", deve essere determinato analiticamente secondo le modalità di calcolo stabilite nel Protocollo stesso (Allegato, punto 3.1);

per quanto concerne le modalità di aggiornamento dei costi dal lato francese, il Protocollo precisa dettagliatamente per ciascuna categoria di spesa il relativo indice di riferimento assunto, precisandone la tipologia e la fonte (Allegato, punto 3.1 e punto 3.3.1);

per i costi del lato italiano, invece, il Protocollo non contiene alcun riferimento certo, limitandosi a generiche e ambigue indicazioni quali: *"Per la Parte italiana, vengono utilizzati indici analoghi che comprendono le stesse componenti sulla base di indici italiani"* (Allegato, punto 3.1), e ancora: *"Per l'Istat, gli indicatori rilevati corrispondono il più possibile agli indicatori INSEE e in caso di indisponibilità, agli indicatori equivalenti con un livello di precisione appena inferiore"* (Allegato, punto 3.3.2);

ne consegue che, nell'attuale formulazione del Protocollo, i criteri di attualizzazione dei costi dei lavori sul lato italiano risultano sostanzialmente indefiniti, determinando notevole pregiudizio alla corretta applicazione della ripartizione dei costi a fine lavori tra Italia e Francia e creando le basi di elevati rischi di futuri contenziosi economici e giuridici tra i due Paesi;

- all'articolo 2 si specifica che il costo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria è di 8.300 milioni di euro, certificato ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ed espresso alla data di valuta di gennaio 2012. Il predetto articolo 18, però, prevede che "il costo stimato del progetto definitivo" venga "certificato da un terzo esterno". Nel Protocollo non vi è invece alcun riferimento alla certificazione dei costi ad opera di un "terzo esterno";

in ogni caso, la certificazione prodotta, la Tractebel Engineering TUC-RAIL del 3 maggio 2016, è tutt'altro che definitiva e assodata, tenuto conto che nel documento di certificazione, a pag. 15, si dichiara testualmente: *"D'altronde, se la soluzione alternativa sarà prescelta, gli studi futuri consentiranno di chiarire il progetto delle nuove opere e delle opere modificate e di perfezionare la stima attuale del costo e delle tempistiche di costruzione"*, generando così ulteriore indeterminazione sui costi dell'opera, la sua ripartizione tra Italia, Francia ed UE, e, in ultima analisi, sul bilancio dello Stato per i prossimi anni. A conferma della approssimativa stima dei costi dell'opera, appare opportuno segnalare anche quanto affermato nella Nota tecnica predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la Commissione 5ª Bilancio del Senato, in risposta alla Osservazione n. 2 del Relatore del provvedimento, in cui si chiarisce che: "eventuali incrementi del costo certificato previsti dall'articolo 2 del Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015, saranno oggetto di appositi provvedimenti normativi";

- sempre all'articolo 2 viene stabilito che "al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati, sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5%", per cui se ne dovrebbe dedurre che il costo di 8,3 miliardi di euro, una volta attualizzato, inevitabilmente supererà almeno i 9 miliardi di euro;

- all'articolo 3, in applicazione dell'articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio, viene previsto che le Parti si impegnano a "prevenire ogni rischio o tentativo d'infiltrazione mafiosa nell'ambito della stipulazione e dell'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione della sezione transfrontaliera", conferendo alla Commissione intergovernativa l'incarico di lavorare all'elaborazione di un regolamento dei contratti in materia;

con modalità del tutto singolari quanto improprie, dunque, sia l'Accordo sia il Protocollo producono effetti giuridici internazionali - ossia l'elaborazione di un Regolamento dei contratti - prima ancora che i predetti Atti siano ratificati e vigenti nell'ordinamento italiano, con ciò facendo sì che il Parlamento esamini un atto, il Regolamento, prima ancora che le fonti del medesimo atto vengano ratificate; con riferimento al Regolamento:

va osservato che esso ha ad oggetto la definizione delle regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa e di superare il problema della impossibilità di effettuare i controlli antimafia riferiti agli appalti, rilevata da più parti, ed in particolare dal Presidente dell'Anac, Raffaele Cantone;

sono stati sollevati da più parti dubbi in ordine all'idoneità della procedura di ratifica a rendere operative, mediante lo strumento del Regolamento in luogo della modifica dei Trattati, le norme italiane antimafia relative sia ai contratti pubblici conclusi dal Promotore pubblico sia ai subappalti e ai subaffidamenti;

rilevato che:

il 10 giugno 2016, il primo presidente della Corte dei Conti francese ha indirizzato una comunicazione al Primo Ministro, Manuel Valls, in merito alla gestione dell'*Agence de financement des infrastructures de transport de France* (AFITF), per l'esercizio 2009-2015. Nel rapporto, il presidente, Didier Migaud, si è mostrato severo nei confronti della gestione, della *governance* e sulla situazione contabile dell'agenzia, incaricata di allocare i finanziamenti pubblici necessari per la realizzazione delle grandi infrastrutture nazionali, inclusa la quota francese della Torino-Lione;

in particolare, la Corte ha evidenziato che la gestione dell'AFITF sarà ancora meno sostenibile sotto il profilo finanziario in caso di realizzazione di nuovi grandi progetti quali la linea Torino-Lione, tenuto conto che il finanziamento del progetto, al di là dell'ipotesi di cofinanziamento europeo, è, in termini di budget, ampiamente fuori dalla portata dell'Agenzia, sia con riferimento al 2019 che più in là nel tempo;

l'intervento della magistratura contabile transalpina si inserisce peraltro in un percorso di progressivo e radicale ripensamento delle politiche del trasporto ferroviario in Francia che ha raggiunto il proprio culmine in tempi recenti: il 22 aprile 2013 il Governo francese ha infatti pubblicato le raccomandazioni della missione Bianco, incaricata dall'Esecutivo di stilare linee guida per il futuro dei trasporti su ferro, dalle quali si evince il disinvestimento da nuove linee ad alta velocità;

valutato che:

nell'ipotesi più generosa, si può affermare che le condizioni che avevano determinato l'Italia e la Francia ad accordarsi nel 2001 per la realizzazione dell'opera sono venute interamente meno, e ciò già da numerosi anni;

la mancanza di prognosi di saturazione della linea esistente comporta la scomparsa della condizione giuridica essenziale per la sopravvivenza dell'Accordo del 2001, come si evince dalle intenzioni dei legislatori dell'epoca, espresse tanto nell'accordo medesimo che nei lavori parlamentari;

non vi è alcuna ragione per proseguire con il progetto, oramai obsoleto, ma vi è anzi l'urgenza immediata di estinguere l'accordo per salvaguardare le assai scarse finanze pubbliche italiane, le finanze francesi e quelle comunitarie, in presenza di spese che inspiegabilmente continuano a generarsi sia in territorio italiano che in territorio transalpino in relazione a determinati lavori;

sotto il profilo più generale occorre, senz'altro, rivalutare il piano delle opere pubbliche, espungendo quelle più costose e più dannose per il territorio e per l'ambiente, come la tratta ad alta velocità ferroviaria Torino-Lione. Tale piano delle opere pubbliche dovrà superare l'attuale impostazione priva di una visione strategica ed affermare una nuova visione che tenga conto delle vere priorità del Paese

in tema di infrastrutture di pubblica utilità: messa in sicurezza del territorio; valorizzazione e riqualificazione dei centri urbani; avvio di infrastrutture e programmi per lo sviluppo e la diffusione della mobilità sostenibile; potenziamento delle reti di trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, sistemazione ed efficientamento delle reti idriche;
occorre dunque intraprendere, senza indugio alcuno, ogni iniziativa diplomatica al fine di procedere all'estinzione degli accordi concernenti la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e, contestualmente, procedere alla riassegnazione dei fondi già stanziati per il finanziamento della linea all'entrata del bilancio dello Stato per essere destinati ad un piano straordinario e di immediata attuazione per il miglioramento dell'intera rete ferroviaria italiana e del materiale rotabile esistente, esprime, per quanto di competenza,

PARERE CONTRARIO

NUOVI EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. [1638](#)

Art. 2

2.2000

I RELATORI

Al comma 1, lettera d), dopo il numero 10), inserire i seguenti:

"10-bis) divieto, per chiunque sia residente in Italia da più di sessanta giorni, di circolare con veicoli immatricolati all'estero, privi di copertura assicurativa con imprese di assicurazioni operanti in Italia, salva l'ipotesi di veicoli concessi in *leasing* o in locazione senza conducente da parte di imprese costituite in un altro Stato membro dell'Unione Europea o aderente allo Spazio Economico europeo, nonché l'ipotesi di veicoli concessi in comodato a soggetti residenti in Italia e legati da un rapporto di lavoro o di collaborazione con imprese costituite in un altro Stato membro dell'Unione Europea o aderente allo Spazio Economico europeo;

10-ter) l'obbligo della preventiva radiazione dei veicoli immatricolati oggetto di esportazione all'estero, nonché del divieto di reimmissione in circolazione in Italia in capo al medesimo intestatario del veicolo che, successivamente alla sua esportazione, non sia stato reimmatricolato all'estero;

10-quater) semplificazione delle procedure amministrative di immatricolazione e di trasferimento della proprietà delle macchine agricole, prevedendo, in particolare, che queste possano essere immatricolate e trasferite in proprietà anche in capo a soggetti non titolari di aziende agricole, salvo l'introduzione di limitazioni connesse all'esigenza della tutela della sicurezza della circolazione stradale, e conseguente superamento della competenza territoriale degli uffici della motorizzazione;"

2.2001

I RELATORI

Al comma 1, dopo la lettera s), inserire la seguente:

"s-bis) previsione che i ricorsi gerarchici avverso i provvedimenti emanati dagli Uffici della Motorizzazione civile di diniego di rilascio della patente di guida per mancanza dei requisiti morali di cui all'articolo 120 del codice della strada siano proposti alla prefettura che ha comunicato la sussistenza di condizioni ostative al rilascio della patente;"

2.2002

I RELATORI

Al comma 1, lettera n), al numero 8) aggiungere le seguenti parole:

"prevedendo un modello semplificato di verbale di contestazione, di agevole lettura per l'utente, anche al fine di meglio garantire l'effettivo esercizio del diritto di difesa"

2.2003

I RELATORI

Al comma 2, dopo la lettera b), inserire la seguente:

"b-bis) coordinamento delle disposizioni in materia di limiti alle dimensioni e alle masse dei veicoli di cui agli articoli 61 e 62 del codice della strada con le norme della direttiva 2006/53/CE;"

2.2004

I RELATORI

Al comma 1, dopo la lettera r), inserire la seguente:

"r-bis) "previsione, ad integrazione dei corsi di qualificazione iniziale per gli insegnanti e gli istruttori di autoscuola, di esercitazioni di guida sicura e dei relativi criteri di svolgimento;"

2.2005

I RELATORI

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

"h-bis) previsione nell'ambito della disciplina della revisione periodica dei veicoli di cui all'articolo 80 del codice della strada:

- 1) dell'indicizzazione delle tariffe delle operazioni di revisione;
- 2) della rideterminazione delle misure sanzionatorie per le officine che non sono in possesso dei requisiti previsti dalle norme, ovvero che commettono irregolarità nell'effettuazione delle revisioni;
- 3) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della competenza a disciplinare i requisiti tecnico-professionali del titolare dell'impresa e del responsabile tecnico, le attrezzature e la loro metrologia, i locali idonei al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni e le procedure amministrative e tecniche delle operazioni di revisione;"

2.2006

I RELATORI

Al comma 1, dopo la lettera r), inserire la seguente:

"r-bis) riordino delle disposizioni previste dall'articolo 122 del codice della strada in materia di esercitazioni di guida, in particolare per le esercitazioni svolte su veicoli a due ruote (anche in relazione alla possibilità di accesso alla rete autostradale dei motoveicoli 120);"

2.2007

I RELATORI

Al comma 1, dopo la lettera v) inserire la seguente:

"v-bis) integrazione della disciplina prevista dall'articolo 126, comma 9, del codice della strada, stabilendo, per chi ha rinnovato la patente di guida presso un'autorità diplomatico-consolare italiana in uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, un termine non superiore a sei mesi dalla riacquisizione della residenza in Italia, per poter rinnovare la patente stessa secondo la procedura ordinaria prevista dall'articolo 126, comma 8 c.d.s.;"

2.2008

I RELATORI

Al comma 1, dopo la lettera z) inserire la seguente:

"z-bis) previsione di sottoporre i veicoli di interesse storico e collezionistico iscritti negli specifici registri, immatricolati dopo il 1960, a revisione quadriennale;"

2.2009

I RELATORI

Al comma 1, dopo la lettera z) inserire la seguente:

"z-bis) previsione di riprodurre le targhe originarie smarrite o distrutte dei veicoli di interesse storico e collezionistico iscritti negli specifici registri;"

2.1023 (testo 2)

ENDRIZZI

Al comma 1, dopo la lettera l), inserire la seguente:

«l-bis) introduzione di disposizioni volte a prevedere che il rilevamento della velocità in ambito urbano ad opera di apparecchiature fisse o mobili debitamente omologate, dotate del certificato di specifica approvazione, riportante anche gli estremi della conformità del *software*, e sottoposte a

verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, sia successivo all'adozione di piani di sicurezza contenenti almeno l'analisi dei diversi flussi di traffico veicolare e lo studio delle opere di progettazione urbana e degli interventi di segnaletica orizzontale e verticale necessari a garantire la sicurezza delle persone e la fluidità della circolazione;».

2.1024 (testo 2)

[ENDRIZZI](#)

Al comma 1, dopo la lettera l), inserire la seguente:

«l-bis) introduzione di disposizioni volte a prevedere che il rilevamento della velocità ad opera di apparecchiature fissi o mobili debitamente omologate, dotate del certificato di specifica approvazione, riportante anche gli estremi della conformità del *software*, e sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, avvenga esclusivamente in presenza di dispositivi *speed-display*;».

2.1025 (testo 2)

[ENDRIZZI](#)

Al comma 1, dopo la lettera l), inserire la seguente:

«l-bis) introduzione di disposizioni volte a prevedere apposite sanzioni a carico degli enti proprietari delle strade in caso di accertato rilevamento della velocità ad opera di apparecchiature fisse o mobili, sprovviste delle certificazioni di omologazione e di specifica approvazione, anche con riferimento alla conformità del *software*, e non sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, nonché in caso di mancanza di documentazione probatoria conseguente alle verifiche effettuate;».

Art. 3

3.2000

I RELATORI

Sostituire il comma 3 con il seguente:

"3. Le Amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti dalla presente legge e dai decreti legislativi adottati in attuazione della medesima attraverso una diversa allocazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. In conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i medesimi decreti legislativi sono emanati solo successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie."

1.4.2.5. 13^ Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali)

1.4.2.5.1. 13^aCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 70 (ant., Sottocomm. pareri) del 26/10/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13^a)
Sottocommissione per i pareri

MERCOLEDÌ 26 OTTOBRE 2016
70^a Seduta

Presidenza del Presidente
[MARINELLO](#)

Orario: dalle ore 8,30 alle ore 8,45

La Sottocommissione ha adottato le seguenti deliberazioni per i provvedimenti deferiti:

alla 10^a Commissione:

[\(1836\)](#) **Camilla FABBRI ed altri. - Misure per favorire la riconversione e la riqualificazione delle aree industriali dismesse:** rinvio dell'espressione del parere

alla 2^a Commissione:

[\(2001\)](#) **SACCONI e Serenella FUCKSIA. - Disposizioni per l'istituzione dell'albo degli statistici e per l'esercizio della professione di statistico:** rinvio dell'espressione del parere

alla 9^a Commissione:

[\(2535\)](#) ***Disciplina organica della coltivazione della vite e della produzione e del commercio del vino***, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Sani ed altri; Oliverio ed altri: rinvio dell'espressione del parere

alla 3ª Commissione:

[\(2551\)](#) ***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***: rinvio dell'espressione del parere

1.4.2.5.2. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 71 (pom., Sottocomm. pareri) del 02/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13ª)
Sottocommissione per i pareri

MERCOLEDÌ 2 NOVEMBRE 2016
71ª Seduta

Presidenza del Presidente
[MARINELLO](#)

Orario: dalle ore 15,30 alle ore 15,45

La Sottocommissione ha adottato le seguenti deliberazioni per i provvedimenti deferiti:

alla 10ª Commissione:

[\(1836\)](#) Camilla FABBRI ed altri. - Misure per favorire la riconversione e la riqualificazione delle aree industriali dismesse : parere favorevole;

alla 2ª Commissione:

[\(2001\)](#) SACCONI e Serenella FUCKSIA. - Disposizioni per l'istituzione dell'albo degli statistici e per l'esercizio della professione di statistico : rinvio dell'espressione del parere;

alla 9ª Commissione:

[\(2535\)](#) ***Disciplina organica della coltivazione della vite e della produzione e del commercio del vino***, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Sani ed altri; Oliverio ed altri : rinvio dell'espressione del parere;

alla 3ª Commissione:

[\(2551\)](#) ***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*** : rinvio dell'espressione del parere.

1.4.2.5.3. 13^aCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 72 (pom., Sottocomm. pareri) del 09/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13^a)
Sottocommissione per i pareri

MERCOLEDÌ 9 NOVEMBRE 2016
72^a Seduta

Presidenza del Presidente
[MARINELLO](#)

Orario: dalle ore 14,45 alle ore 14,50

La Sottocommissione ha adottato le seguenti deliberazioni per i provvedimenti deferiti:

alla 9^a Commissione:

[\(2535\)](#) *Disciplina organica della coltivazione della vite e della produzione e del commercio del vino,*
approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge
d'iniziativa dei deputati Sani ed altri; Oliverio ed altri : parere favorevole;

alla 3^a Commissione:

**[\(2551\)](#) *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 : parere favorevole.***

1.4.2.6. 14[^] Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)

1.4.2.6.1. 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 222 (ant.) del 26/10/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA (14ª)

MERCOLEDÌ 26 OTTOBRE 2016
222ª Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente
CHITI

La seduta inizia alle ore 8,30.

IN SEDE CONSULTIVA

(2541) Misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici dei medesimi comuni, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 13a Commissione. Esame. Parere non ostativo con osservazioni)

Il senatore **MIRABELLI** (PD), relatore, illustra il disegno di legge in titolo, già approvato dalla Camera dei deputati il 29 settembre 2016, premettendo che il relativo articolo 1 reca le finalità dello stesso, che riguardano i comuni con popolazione residente fino a 5.000 abitanti. Riferisce, quindi, che nel mentovato provvedimento sono richiamati l'articolo 3 del TUE, ove si prevede che l'Unione promuova la coesione economica, sociale e territoriale, e la solidarietà tra gli Stati membri, e l'articolo 174 del TFUE, ove si stabilisce che per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme dell'Unione, questa sviluppa e prosegue la propria azione intesa a realizzare il rafforzamento della sua coesione economica, sociale e territoriale.

Successivamente, dà conto di una conferente bozza di parere non ostativo, con osservazioni.

In riferimento all'articolo 11, ove si prevede che costituisca titolo preferenziale per l'aggiudicazione degli appalti indetti dai piccoli comuni l'utilizzo dei prodotti provenienti da filiera corta o a chilometro utile, osserva che il criterio di "territorialità" o di "filiera corta", diretto a favorire le imprese che operano in un determinato territorio, non appare espressamente riconducibile alle direttive europee, ma può rientrare nel criterio di qualità di un prodotto basata sulle sue caratteristiche ambientali, ai sensi dell'articolo 67, paragrafo 2, e del considerando n. 92 della direttiva 2014/24/UE sugli appalti pubblici.

In tal senso, la stessa legge 28 gennaio 2016, n. 11, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee in materia di appalti, alla lettera ddd) del primo comma dell'articolo 1, ha impegnato

il Governo a prevedere la possibilità per le stazioni appaltanti di introdurre nei bandi criteri preferenziali di valutazione delle offerte, nei confronti delle imprese che, in caso di aggiudicazione, si impegnino, per l'esecuzione dell'appalto, a tenere in considerazione gli aspetti della territorialità e della filiera corta. E il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, con cui tale delega è stata esercitata, prevede all'articolo 95, comma 13, che le amministrazioni indichino nel bando di gara il maggior punteggio relativo all'offerta concernente beni, lavori o servizi che presentano un minore impatto sulla salute e sull'ambiente.

Tuttavia, il relatore ricorda che la sentenza della Corte costituzionale n. 293 del 2013 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale di alcune disposizioni di una legge della regione Puglia nella parte in cui includeva tra i prodotti la cui utilizzazione garantisce priorità nell'affidamento dei servizi di ristorazione collettiva da parte degli enti pubblici anche i prodotti trasportati all'interno del territorio regionale, *"a prescindere dal livello delle emissioni di anidride carbonica equivalente connesse a tale trasporto"*. La ragione di tale illegittimità consisteva nel fatto che la «priorità» riconosciuta a coloro che si avvalgono di prodotti trasportati esclusivamente all'interno del territorio regionale, indipendentemente dal livello delle emissioni, costituisce una misura ad effetto equivalente vietata dall'articolo 34 del TFUE. A differenza dell'impiego dei prodotti pugliesi, infatti, l'utilizzo di quelli trasportati da altre località, ancorché con un pari o minore livello di emissioni nocive e, dunque, con un equivalente o inferiore impatto ambientale, non conferisce analogo titolo preferenziale.

A tale riguardo, la Commissione di merito dovrebbe valutare se la definizione di prodotti agricoli e alimentari a chilometro utile, di cui all'articolo 11 del disegno di legge, in cui vi rientrano anche i prodotti provenienti da località oltre il raggio di 70 chilometri, ma per i quali è dimostrato un limitato apporto delle emissioni inquinanti derivanti dal trasporto, possa ritenersi congrua rispetto al criterio di qualità ambientale e in linea con i principi dell'Unione europea, richiamati anche dalla citata giurisprudenza della Corte costituzionale.

In riferimento all'articolo 12, la riserva prioritaria dei posteggi agli imprenditori agricoli che esercitano la vendita diretta dei prodotti agricoli e alimentari provenienti da filiera corta e dei prodotti agricoli e alimentari a chilometro utile presenta profili di rilevanza per la normativa europea in materia di servizi nel mercato interno.

Il relatore osserva, al riguardo, che il legislatore nazionale, con l'articolo 16 del decreto legislativo n. 59 del 2010, attuativo della direttiva servizi 2006/123/CE, ha regolato la disciplina delle autorizzazioni al commercio su aree pubbliche e delle connesse concessioni di posteggio. Si è previsto che le autorità competenti debbano attuare una procedura di selezione tra i potenziali candidati. Tutto ciò allo scopo di garantire sia la parità di trattamento tra i richiedenti sia la libertà di stabilimento, conformemente alla citata direttiva 2006/123/CE.

Pertanto, la possibilità di limitare la concorrenza per le concessioni di posteggio su aree pubbliche è stata oggetto di un apposito intervento nell'articolo 70, comma 5, del citato decreto legislativo n. 59 del 2010, ove si è però previsto che la deroga è possibile solo sulla base dei criteri fissati in sede di Conferenza unificata, *"anche in deroga al disposto di cui all'articolo 16 del presente decreto"*.

È, quindi, possibile che in sede di Conferenza unificata le esigenze connesse alla vendita diretta in aree riservate dei prodotti agricoli e alimentari provenienti da filiera corta e dei prodotti agricoli e alimentari a chilometro utile possano essere utilmente considerate e valorizzate.

Nessun senatore chiedendo di intervenire, il [PRESIDENTE](#), quindi, previa verifica del numero legale richiesto, mette in votazione lo schema di parere presentato dal relatore.

La Commissione approva.

(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

(Parere alla 3a Commissione. Esame. Parere favorevole)

Il senatore [COCIANCICH](#) (PD), relatore, introduce il disegno di legge in titolo, rilevando 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.

Successivamente, distribuisce uno schema di parere favorevole che riassume i termini della sua relazione.

Il [PRESIDENTE](#) ringrazia il relatore per l'esposizione testè svolta e apre la discussione generale.

Il senatore [MOLINARI](#) (Misto-Idv) prende atto della circostanza per cui, con tale nuovo accordo firmato nel 2012, vengono poste, quanto meno, delle clausole più rigorose di garanzia tra le parti.

Il senatore [ELORIS](#) (FI-PdL XVII) richiama l'attenzione sul problema dei costi, che emerge anche nell'estensione del parere. In particolare, sarebbe interessante comprendere i motivi reali della ripartizione, all'incirca al 50 per cento, tra Italia e Francia, dei costi dell'opera transfrontaliera, laddove la sezione italiana dell'intera galleria ammonta a soli 12 chilometri.

Seguono brevi interventi del senatore [URAS](#) (Misto), che richiama, condividendole, le argomentazioni del collega Molinari, e della senatrice [CARDINALI](#) (PD), la quale fa presente che, avuto riguardo alla divisione dei costi complessivi dell'opera, è previsto che i francesi si facciano carico, tuttavia, degli ingenti oneri di manutenzione del manufatto.

Non risultando alcun'altra richiesta di intervento, il [PRESIDENTE](#), quindi, dopo aver verificato la presenza del prescritto numero di senatori necessario per deliberare, mette in votazione la proposta di parere del relatore, che è accolta dalla Commissione.

(2568) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di Parigi collegato alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, adottato a Parigi il 12 dicembre 2015, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 3a Commissione. Esame. Parere favorevole)

Il senatore [MIRABELLI](#) (PD), relatore, illustra il disegno di legge in titolo, evidenziando che il 12 dicembre 2015, la 21a Conferenza delle Parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui

cambiamenti climatici (UNFCCC), cosiddetta COP 21, tenutasi a Parigi, ha adottato il testo dell'Accordo concernente la riduzione globale delle emissioni di gas a effetto serra, ora all'esame dei Parlamenti nazionali per la relativa ratifica.

L'Accordo di Parigi, spiega il relatore, costituisce un rilevante avanzamento, rispetto al Protocollo di Kyoto del 1997, nel rafforzamento dell'azione collettiva mondiale e nell'accelerazione della transizione globale verso un'economia a basse emissioni di carbonio e una società resiliente ai cambiamenti climatici. Esso fissa un obiettivo qualitativo di riduzione delle emissioni a lungo termine in linea con l'obiettivo di mantenere l'aumento della temperatura globale ben al di sotto di 2 °C e di proseguire gli sforzi per mantenerlo a 1,5 °C. A tal fine, le Parti sono tenute a definire o aggiornare i piani climatici nazionali di riduzione delle emissioni ed è previsto che a partire dal 2023, ogni 5 anni le Parti faranno il punto della situazione, per monitorare i progressi e valutare le riduzioni delle emissioni.

Dà lettura, conseguentemente, di una conferente proposta di parere favorevole.

Non essendovi richieste di intervento da parte dei senatori, il **PRESIDENTE**, quindi, accertata la presenza del numero legale richiesto, mette in votazione la bozza di parere del relatore.

La Commissione approva.

La seduta termina alle ore 8,55.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2541

La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo, già approvato dalla Camera dei deputati il 29 settembre 2016;

considerato che:

- l'articolo 1 del disegno di legge reca le finalità del disegno di legge, che riguardano i comuni con popolazione residente fino a 5.000 abitanti. Sono richiamati l'articolo 3 del TUE, ove si prevede che l'Unione promuova la coesione economica, sociale e territoriale, e la solidarietà tra gli Stati membri, e l'articolo 174 del TFUE, ove si stabilisce che per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme dell'Unione, questa sviluppa e prosegue la propria azione intesa a realizzare il rafforzamento della sua coesione economica, sociale e territoriale;
- l'articolo 2 reca disposizioni in materia di attività e servizi;
- l'articolo 3 istituisce un Fondo per lo sviluppo strutturale, economico e sociale dei piccoli comuni, per il finanziamento di investimenti per una serie di finalità: l'ambiente e i beni culturali; la mitigazione del rischio idrogeologico; la salvaguardia e la riqualificazione urbana dei centri storici; la messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e degli istituti scolastici; la promozione dello sviluppo economico e sociale; l'insediamento di nuove attività produttive. Il Fondo viene istituito nello stato di previsione del Ministero dell'interno e presenta una dotazione di 10 milioni di euro per il 2017 e di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2023. Ai fini dell'utilizzo delle suddette risorse, sono previsti la predisposizione di un Piano nazionale per la riqualificazione dei piccoli comuni e un elenco di interventi prioritari assicurati dal Piano nazionale. Si consente inoltre il cumulo delle risorse erogate con agevolazioni e contributi eventualmente già previsti dalla vigente normativa europea, nazionale o regionale;

- l'articolo 4 riguarda il recupero e la riqualificazione dei centri storici e promozione di alberghi diffusi;
- l'articolo 5 reca misure per il contrasto dell'abbandono di immobili nei piccoli comuni;
- l'articolo 6 si riferisce all'acquisizione di case cantoniere e realizzazione di circuiti e itinerari turistico-culturali;
- l'articolo 7 consente ai piccoli comuni di stipulare convenzioni con diocesi della Chiesa cattolica e con altre confessioni religiose;
- l'articolo 8 riguarda lo sviluppo della rete in banda ultra larga e programmi di *e-government*. Si stabilisce che le aree dei piccoli Comuni, per le quali non vi è interesse da parte degli operatori a realizzare reti per la connessione veloce e ultraveloce, possano essere destinatarie delle risorse previste, in attuazione del piano per la banda ultralarga del 2015, per le aree a fallimento di mercato. Si tratta delle aree per le quali la delibera CIPE 6 agosto 2015, n. 65 ha previsto uno stanziamento pari a 2,2 miliardi di euro a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, per interventi di immediata attivazione.

Per lo sviluppo della banda ultralarga nelle aree a fallimento di mercato il MISE ha redatto a maggio 2016 un Piano degli investimenti. Tale regime nazionale di aiuto, definito in conformità alla normativa europea in materia di aiuti di Stato, secondo le previsioni degli "Orientamenti dell'Unione europea per l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato in relazione allo sviluppo rapido di reti a banda larga" (2013/C 25/01), è stato notificato alla Commissione europea;

- l'articolo 9 reca disposizioni relative ai servizi postali e all'effettuazione di pagamenti;
- l'articolo 10 si riferisce alla diffusione della stampa quotidiana;
- l'articolo 11 riguarda la promozione dei prodotti provenienti da filiera corta o a chilometro utile. Nei bandi di gara indetti dai piccoli comuni per la fornitura di servizi legati alla ristorazione collettiva, costituisce titolo preferenziale per l'aggiudicazione l'utilizzo dei prodotti prima richiamati, inclusi quelli biologici, in quantità superiori ai criteri minimi ambientali stabiliti dal decreto del Ministro dell'Ambiente del 25 luglio 2011;
- l'articolo 12 reca misure per favorire la vendita dei prodotti provenienti da filiera corta o a chilometro utile. Nei mercati istituiti o autorizzati per la vendita diretta, i piccoli comuni riservano prioritariamente i posteggi agli imprenditori agricoli che esercitano la vendita diretta dei prodotti agricoli e alimentari provenienti da filiera corta e dei prodotti agricoli e alimentari a chilometro utile;
- l'articolo 13 reca disposizioni in materia di attuazione delle politiche di sviluppo, tutela e promozione delle aree rurali e montane;
- l'articolo 14 riguarda le iniziative per la promozione cinematografica;
- l'articolo 15 reca norme su trasporti e istruzione nelle aree rurali e montane, l'articolo 16 la clausola sull'invarianza finanziaria e l'articolo 17 disposizioni particolari per le regioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e di Bolzano;

valutato che l'articolo 8 subordina il regime di agevolazioni ivi previsto all'autorizzazione della Commissione europea e l'articolo 9 richiama la normativa europea che, nella specie, attribuisce la qualificazione del servizio postale come servizio universale, con i correlativi obblighi di servizio pubblico,

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

- in riferimento all'articolo 11, ove si prevede che costituisca titolo preferenziale per l'aggiudicazione degli appalti indetti dai piccoli comuni l'utilizzo dei prodotti provenienti da filiera corta o a chilometro utile, si osserva che il criterio di "territorialità" o di "filiera corta", diretto a favorire le imprese che operano in un determinato territorio, non appare espressamente riconducibile alle direttive europee, ma può rientrare nel criterio di qualità di un prodotto basata sulle sue caratteristiche ambientali, ai sensi dell'articolo 67, paragrafo 2, e del considerando n. 92 della direttiva 2014/24/UE sugli appalti pubblici.

In tal senso, la stessa legge 28 gennaio 2016, n. 11, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee in materia di appalti, alla lettera *ddd*) del primo comma dell'articolo 1, ha impegnato

il Governo a prevedere la possibilità per le stazioni appaltanti di introdurre nei bandi criteri preferenziali di valutazione delle offerte, nei confronti delle imprese che, in caso di aggiudicazione, si impegnino, per l'esecuzione dell'appalto, a tenere in considerazione gli aspetti della territorialità e della filiera corta. E il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, con cui tale delega è stata esercitata, prevede all'articolo 95, comma 13, che le amministrazioni indichino nel bando di gara il maggior punteggio relativo all'offerta concernente beni, lavori o servizi che presentano un minore impatto sulla salute e sull'ambiente.

Tuttavia, va anche ricordato che la sentenza della Corte costituzionale n. 293 del 2013 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale di alcune disposizioni di una legge della regione Puglia nella parte in cui includeva tra i prodotti la cui utilizzazione garantisce priorità nell'affidamento dei servizi di ristorazione collettiva da parte degli enti pubblici anche i prodotti trasportati all'interno del territorio regionale, *"a prescindere dal livello delle emissioni di anidride carbonica equivalente connesse a tale trasporto"*. La ragione di tale illegittimità consisteva nel fatto che la «priorità» riconosciuta a coloro che si avvalgono di prodotti trasportati esclusivamente all'interno del territorio regionale, indipendentemente dal livello delle emissioni, costituisce una misura ad effetto equivalente vietata dall'articolo 34 del TFUE. A differenza dell'impiego dei prodotti pugliesi, infatti, l'utilizzo di quelli trasportati da altre località, ancorché con un pari o minore livello di emissioni nocive e, dunque, con un equivalente o inferiore impatto ambientale non conferisce analogo titolo preferenziale.

A tale riguardo, valuti la Commissione di merito se la definizione di prodotti agricoli e alimentari a chilometro utile, di cui all'articolo 11 del disegno di legge, in cui vi rientrano anche i prodotti provenienti da località oltre il raggio di 70 chilometri, ma per i quali è dimostrato un limitato apporto delle emissioni inquinanti derivanti dal trasporto, possa ritenersi congrua rispetto al criterio di qualità ambientale e in linea con i principi dell'Unione europea, richiamati anche dalla citata giurisprudenza della Corte costituzionale;

- in riferimento all'articolo 12, la riserva prioritaria dei posteggi agli imprenditori agricoli che esercitano la vendita diretta dei prodotti agricoli e alimentari provenienti da filiera corta e dei prodotti agricoli e alimentari a chilometro utile presenta profili di rilevanza per la normativa europea in materia di servizi nel mercato interno.

Si osserva, al riguardo, che il legislatore nazionale, con l'articolo 16 del decreto legislativo n. 59 del 2010, attuativo della direttiva servizi 2006/123/CE, ha regolato la disciplina delle autorizzazioni al commercio su aree pubbliche e delle connesse concessioni di posteggio. Si è previsto che le autorità competenti debbano attuare una procedura di selezione tra i potenziali candidati. Tutto ciò allo scopo di garantire sia la parità di trattamento tra i richiedenti sia la libertà di stabilimento, conformemente alla citata direttiva 2006/123/CE.

Pertanto, la possibilità di limitare la concorrenza per le concessioni di posteggio su aree pubbliche è stata oggetto di un apposito intervento nell'articolo 70, comma 5, del citato decreto legislativo n. 59 del 2010, ove si è però previsto che la deroga è possibile solo sulla base dei criteri fissati in sede di Conferenza unificata, *"anche in deroga al disposto di cui all'articolo 16 del presente decreto"*.

È quindi possibile che in sede di Conferenza unificata le esigenze connesse alla vendita diretta in aree riservate dei prodotti agricoli e alimentari provenienti da filiera corta e dei prodotti agricoli e alimentari a chilometro utile possano essere utilmente considerate e valorizzate.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2551

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;
 - 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.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2568

La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo;
ricordato che:

- il 12 dicembre 2015, la 21a Conferenza delle Parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui

cambiamenti climatici (UNFCCC), cosiddetta COP 21, tenutasi a Parigi, ha adottato il testo dell'Accordo concernente la riduzione globale delle emissioni di gas a effetto serra, aperto alla firma presso la sede delle Nazioni Unite a New York;

- l'Accordo di Parigi costituisce un rilevante avanzamento, rispetto al Protocollo di Kyoto del 1997, nel rafforzamento dell'azione collettiva mondiale e nell'accelerazione della transizione globale verso un'economia a basse emissioni di carbonio e una società resiliente ai cambiamenti climatici. Esso fissa un obiettivo qualitativo di riduzione delle emissioni a lungo termine in linea con l'obiettivo di mantenere l'aumento della temperatura globale ben al di sotto di 2 °C e di proseguire gli sforzi per mantenerlo a 1,5 °C. A tal fine, le Parti sono tenute a definire o aggiornare i piani climatici nazionali di riduzione delle emissioni ed è previsto che a partire dal 2023, ogni 5 anni le Parti faranno il punto della situazione, per monitorare i progressi e valutare le riduzioni delle emissioni;

- l'Unione europea e i suoi Stati membri hanno comunicato, il 6 marzo 2015, in vista dell'Accordo, i loro contributi stabiliti a livello nazionale (*intended nationally determined contributions* - INDC), impegnandosi a favore di un obiettivo minimo di riduzione interna delle emissioni di gas a effetto serra del 40% entro il 2030 rispetto al 1990, come indicato nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 ottobre 2014 relative al quadro per le politiche dell'energia e del clima all'orizzonte 2030;

- con la decisione (UE) 2016/590, dell'11 aprile 2016, il Consiglio dell'Unione europea ha autorizzato la firma, a nome dell'Unione, dell'Accordo di Parigi;

considerato che:

- il Consiglio "ambiente" dell'Unione europea, nella riunione del 30 settembre 2016, ha deciso di accelerare il processo di ratifica e, il 5 ottobre 2016, ha adottato la decisione (UE) 2016/1841, con cui ha ratificato l'Accordo di Parigi a nome dell'Unione europea. Nel medesimo giorno anche Francia, Germania, Ungheria, Malta e Slovacchia hanno ratificato l'Accordo e, pochi giorni dopo, anche Grecia e Svezia;

- lo stesso 5 ottobre 2016 è stata raggiunta la soglia prevista dall'Accordo per la sua entrata in vigore, che consiste nella ratifica di almeno 55 Parti della Convenzione che rappresentino almeno il 55 per cento delle emissioni totali di gas a effetto serra. Conseguentemente l'Accordo entrerà in vigore il prossimo 4 novembre 2016, 30 giorni dopo il raggiungimento della soglia;

- tra i maggiori produttori di emissioni di gas a effetto serra che hanno già ratificato l'Accordo figurano Cina, Stati Uniti d'America, Unione europea, India e Brasile;

sottolineata l'opportunità di procedere quanto prima alla ratifica dell'Accordo in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

1.5. Trattazione in Assemblea

1.5.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2551
XVII Legislatura

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

Titolo breve: *Ratifica Accordo Italia-Francia linea ferroviaria TAV Torino-Lione*

Trattazione in Assemblea

Sedute dell'Aula

Seduta

[N. 724 \(ant.\)](#)

16 novembre 2016

Attività (esito)

Dibattito connesso

Discussione e approvazione di proposta di inversione dell'ordine del giorno

Dibattito connesso

Sui lavori

Questioni procedurali

Respinta questione pregiudiziale.

Discussione generale

Replica del Relatore

Autorizzata la relazione orale.

Il relatore di maggioranza svolge relazione orale.

Conclusa la discussione generale.

Trattazione articoli

Esame art. 1 a 4 del testo della Commissione .

Voto finale

Esito: **approvato** (modificato rispetto al testo del proponente)

Votazione nominale a scrutinio simultaneo: favorevoli 187, contrari 43, astenuti 4, votanti 234, presenti 235.

1.5.2. Resoconti stenografici

1.5.2.1. Seduta n. 724 (ant.) del 16/11/2016

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

SENATO DELLA REPUBBLICA ----- XVII LEGISLATURA -----

724a SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO MERCOLEDÌ 16 NOVEMBRE 2016 (Antimeridiana)

Presidenza del presidente GRASSO,
indi del vice presidente GASPARRI
e del vice presidente CALDEROLI

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

RESOCONTO STENOGRAFICO

[Presidenza del presidente GRASSO](#)

[PRESIDENTE](#). La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

AMATI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

Sul processo verbale

[SANTANGELO](#) (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO (M5S). Signor Presidente, chiedo la votazione del processo verbale, previa verifica del numero legale.

Verifica del numero legale

[PRESIDENTE](#). Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione sul processo verbale

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale.

È approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento *(ore 9,36)*.

Sulla scomparsa di Enzo Maiorca

PRESIDENTE. *(Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea).* Onorevoli colleghi, lo scorso 13 novembre è mancato Enzo Maiorca, grande sportivo italiano, più volte detentore del record mondiale di immersione in apnea e componente di questa Assemblea nella XII legislatura.

Nato a Siracusa il 21 giugno del 1931, Enzo Maiorca è fin da giovanissimo attratto dall'amore per il mare e dallo spirito di esplorazione dei fondali marini. Nell'estate del 1956, suggestionato dal record di profondità conseguito da due pescatori subacquei - Ennio Falco e Alberto Novelli - decide di cimentarsi nella pratica sportiva delle immersioni in apnea. Soltanto pochi anni dopo, nel 1960, tocca il record di discesa fino a 45 metri di profondità, battendo il brasiliano Amerigo Santarelli, detentore del primato mondiale. È l'inizio di una grande era che vede Maiorca migliorare più volte quel traguardo, fino al 1988, anno in cui abbandonò la pratica delle immersioni, dopo aver conseguito il suo ultimo record di 101 metri di profondità.

Nel 1994 viene eletto senatore nelle liste di Alleanza Nazionale ed entra a far parte della Commissione difesa. Da parlamentare si impegna in modo particolare per iniziative legislative volte al contrasto alla delinquenza minorile, alla disciplina delle attività subacquee ed iperbariche professionali, all'istituzione del Ministero del mare, nonché - da relatore - per la conversione di decreti-legge relativi allo svolgimento di missioni internazionali di pace.

Con Enzo Maiorca scompare quindi un grande sportivo, ma anche un uomo che, con generosità e spirito civico, ha utilizzato la propria popolarità per divulgare presso l'opinione pubblica l'amore per lo sport e per la natura, oltre che l'importanza della tutela dell'ecosistema e del patrimonio marino.

Nel formulare la sentita partecipazione del Senato della Repubblica al dolore dei familiari, degli amici e della comunità siracusana per la scomparsa di Enzo Maiorca, invito l'Assemblea ad osservare un minuto di raccoglimento. *(L'Assemblea osserva un minuto di silenzio). (Applausi).*

GIBIINO (FI-PdL XVII). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIBIINO (FI-PdL XVII). Signor Presidente, vorrei chiedere ai colleghi che devono uscire dall'Aula di farlo, e a quelli che rimangono di fare un po' di silenzio. *(Brusio).* Forse lo devo dire un po' più forte.

PRESIDENTE. Scusate colleghi, siamo ancora nella fase della commemorazione del senatore Maiorca.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). In questi giorni ho provato a scrivere qualcosa su Enzo Maiorca ma non ci sono riuscito, perché ho pensato che quello che avrei scritto sarebbe stato troppo poco rispetto a quello che lui ha compiuto e, probabilmente, non sarei riuscito a restituire ai colleghi e all'Assemblea il vero senso di questo uomo. Preferisco quindi parlare a braccio, ricordando alcuni momenti della sua vita. Tutti, nel corso degli anni, hanno assistito alle sue gesta importanti hanno appreso i risultati raggiunti che sono stati commemorati in questi giorni; non voglio perciò citare i vari *record* che si sono susseguiti o la competizione che, in maniera superficiale, è stata percepita da tanti che lo hanno seguito nelle battaglie prima con Santarelli e, poi, con Mayol.

Sono stati due i principi che hanno informato la vita di questo uomo: uno è stato quello della sfida con se stesso, poiché lui non sfidava Santarelli e non sfidava Mayol, ma se stesso; l'altro, a mano a mano che andava avanti nella sua vita, è stato quello di aver avuto la percezione di essere parte di un tutto.

Nel 1931 nasce a Siracusa in un paesino, in una frazione molto vicina al mare: poteva guardarlo da 70-100 metri. Questo bambino guardava l'immensità del mare, con i suoi colori, la sua rabbia, la sua forza; allora, nessuno conosceva gli abissi, nessuno sapeva cosa c'era sotto. Il bambino aveva semplicemente ricevuto dai pescatori l'immagine dei mostri marini e di quello che poteva accadere dentro e sotto quello che si vedeva, e iniziò a percepire il mare sia in misura orizzontale - come quasi tutti noi lo percepiamo - sia in una dimensione verticale, nella dimensione cioè di quello che c'è sotto. Dovete pensare che l'amore e la passione di quest'uomo lo portarono - come forse avrete letto in qualche aneddoto o ascoltato in qualche filmato - a modificare una maschera a gas della Seconda guerra mondiale per cercare di vedere cosa c'era sott'acqua. È chiaro che con la maschera a gas non potesse vedere molto, perché probabilmente vi entrava molta acqua, ma immaginate cosa accade quando un bambino può passare dal guardare sott'acqua attraverso gli occhi nudi, in maniera confusa, al guardare attraverso un vetro e ad avere una percezione molto più distinta e vera di quello che sta sotto il mare, in quel mare verticale.

Cosa sono gli abissi per lui lo dirò dopo. Il presidente Grasso ha citato due record importanti di Maiorca. Uno nasce quasi per caso: quando Santarelli strappò il record mondiale in assetto costante a -41 metri di profondità dall'altra parte del mondo, il suo medico glielo riferì; lui aveva molta dimestichezza con il mare, ma ne aveva un grande rispetto, e decise di provarci anche lui per vedere cosa sarebbe accaduto. Enzo Maiorca, quando iniziò la sfida con se stesso, non sapeva neanche chi fosse Santarelli; ma se Santarelli, dall'altra parte del mondo, poteva raggiungere -41 metri, lui che, come diceva, non era nessuno se non un essere umano, lui che si determinava ogni mattina, si forzava, reagiva e cercava di raggiungere un risultato, voleva vedere se ce la faceva: e scese oltre i 45 metri di profondità.

Il susseguirsi dei record successivi è frutto non di una competizione, prima con Santarelli e poi con Mayol, ma sempre della competizione dell'essere umano con se stesso. Mi spiace che Luc Besson, che ha realizzato film bellissimi, si sia lasciato trasportare nel suo film «Le Grand Bleu» in quella pessima rappresentazione di un dualismo stupido e anche un po' bizzarro e surreale tra Mayol e Maiorca, che si vedevano ogni tanto, ma ognuno rincorreva se stesso nei propri record, perché anche Mayol raggiungeva i record con una sua spiritualità, seppure diversa rispetto a quella che aveva Maiorca nell'approccio con il mare e nella ricerca degli obiettivi.

Pensate che raggiunse il record di 101 metri di profondità (aveva raggiunto i 100 metri qualche anno prima, ma poi fu superato da Mayol con 105) dedicandolo alle figlie, entrambe (Patrizia è ancora in vita) detentrici di record di immersione in apnea nel femminile. Dedicò alle figlie, dopo due anni, il record di 101 metri. Badate bene che quell'uomo aveva cinquantasette anni quando raggiunse quella profondità, non era un ragazzino; quindi era l'ennesima sfida con se stesso.

Poi è stato senatore, come ha ricordato il presidente Grasso, nel 1994 con il Governo Berlusconi, nelle file di AN; lo abbiamo ricordato con Altero Matteoli che credo sia stato il suo Capogruppo di quegli anni.

Ho due ricordi che vi voglio restituire. Uno è di quando ero piccolo e l'ho conosciuto per la prima volta e, il secondo, di quando eravamo a tavola al matrimonio di un nostro parente. Ero così contento quando a tavola gli dissi: «Sai, Vincenzo, sono diventato deputato». Dedicò tutta la cena a quello che la Sicilia e l'Italia avrebbero potuto essere e che in realtà non riuscivano a essere perché i siciliani e gli italiani non sapevano ben scegliere i politici e perché la macchina della politica non riusciva a realizzare i sogni di ognuno di noi; sostanzialmente mi disse: «Io l'ho fatto con dedizione e riconoscendone l'importanza, ma forse non è lì che riesco a realizzarmi al meglio». Mi ricordo questa cena.

Il secondo ricordo è il seguente: la prima volta che lo vidi ero a casa di una nostra parente; entrai, molto piccolo, mano nella mano con mia mamma, e non chiesi a mia madre chi fosse Enzo Maiorca, ma individuai in lui un uomo che in quella casa aveva tutt'intorno una serie di persone che restavano a una distanza di circa due metri da lui, perché questo era il rispetto che gli portavano e questo era il carisma che egli aveva.

Quel luogo era Ortigia, quel luogo era Siracusa, quello era il mare. Il senatore Alicata, con il quale ieri ci siamo confrontati, mi ha detto una cosa molto bella. Quando si è incontrato con lui - l'uno senatore e l'altro futuro senatore - ha cercato per tutto il colloquio di dargli del lei e poi, alla fine, Enzo Maiorca gli ha detto: «Ti prego, dammi del tu», e così fu. Dalle sue parole si percepiva come avesse nei confronti di Enzo Maiorca un grande rispetto, nutrito verso una persona che aveva raggiunto una serie di obiettivi.

Gli abissi sono una cosa a parte per chi li ha praticati. Vedete, quando si scende oltre i 50, 60, 70, 80 metri - e chi vi parla questa cosa l'ha fatta - non si ha la percezione tattile, si perde l'udito, perché alterato dall'acqua, e non sia ha né l'olfatto, né il gusto. Si ha solamente il contatto forte con la vita, con il respiro che si ha dentro i polmoni, e il cervello è perfettamente collegato con il singolo battito cardiaco che ti tiene in vita. Solo in quel momento, quando raggiungi te stesso, quando conosci te stesso a quelle profondità e sei solo, consegui la massima conoscenza della tua persona. E quando ritorni verso la superficie, verso la vita e verso i colori - perché quando si è oltre i 60-70 metri si vede tutto blu - è un'esplosione di gioia, che solo chi ha fatto queste cose può percepire. Ecco perché Enzo Maiorca affermava che quando poteva andava sott'acqua non perché andava nel mare, ma andava sott'acqua perché trovava se stesso.

Su questo vi voglio dire una cosa, che riguarda noi tutti. Vedete, molte volte qui, in superficie, quando percepiamo il mare orizzontale e non il mare verticale, quando non abbiamo una netta percezione di noi stessi e di quello che dobbiamo fare, quando non capiamo qual è la sfida della nostra vita, ci perdiamo. Forse in questo momento, la morale di questa vita celebrata - di questo ringrazio il presidente Grasso e i colleghi, che hanno consentito questa commemorazione stamattina - ci deve fare in qualche misura anche ritrovare noi stessi. Ritrovare noi stessi, il perché facciamo le cose e qual è l'obiettivo che dobbiamo avere, prima conoscendo e rivalutando noi stessi e, alla fine, diventando parte di un tutto.

Quando a Enzo Maiorca veniva fatta la domanda «ma tu chi sei?», lui rispondeva che era una goccia. Era la goccia di quel mare che era il tutto, di cui lui si sentiva parte. Vi ringrazio di avermi concesso di parlare stamattina, ringrazio il presidente Matteoli e il senatore Alicata, che avrebbero voluto parlare di Vincenzo Maiorca, perché lo hanno conosciuto direttamente (uno come Capogruppo e l'altro per una frequentazione nella città di Siracusa) e vi porto i saluti della moglie Maria, della figlia Patrizia e dei suoi nipoti. (*Applausi*).

[ROSSI Luciano](#) (*AP (NCD-UDC)*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI Luciano (*AP (NCD-UDC)*). Signor Presidente, dopo le belle parole che il collega Gibiino ha voluto dedicare al ricordo di Enzo Maiorca, per la verità poco ci sarebbe da aggiungere. Ma non posso sottrarmi dall'evidenziare le doti umane di questo grandissimo personaggio, di questo sportivo straordinario, di questo siciliano straordinario e orgoglioso e di questo grande, grandissimo italiano. Queste prove estreme le ha volute confrontandosi con se stesso e mai rivolgendosi contro i suoi

temibili *competitor*, ma sempre con quello spirito di rispetto delle istituzioni, dello sport, degli avversari e della comunità. Il suo amore per la nostra Italia e per la sua Sicilia è stato straordinario; un esempio per me e per noi sportivi di straordinario valore, un qualcosa che deve rimanere non solo per tutti coloro che sono amanti del mare, ma per noi tutti italiani, che nelle prove estreme, nei momenti di grande e di assoluta difficoltà, signor Presidente, troviamo quella forza interiore che viene dalla nostra storia.

Questo, per me e per noi, è stato Enzo Maiorca. Dunque, le mie parole si associano a quelle che il collega Gibiino, da buon e orgoglioso siciliano, ha voluto raccogliere, anche nei dettagli. Le condivido e le faccio mie. (*Applausi*).

IDEM (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IDEM (PD). Signor Presidente, premetto che nessuno meglio di Maiorca può raccontare Maiorca e, in questo senso, voglio ringraziare il grande atleta per averci narrato con grande poesia le sue gesta. Tuttavia, ho comunque cercato di cogliere alcuni aspetti della sua persona e della sua personalità, che hanno contraddistinto la sua unicità e ci hanno consegnato una grande eredità da trasmettere. Per questo motivo, è davvero con grande emozione che ricordo oggi Enzo Maiorca - il signore degli abissi, come lo chiamarono - per aver fatto della ricerca della profondità una sua ragione di vita. In questo senso, la profondità ha diverse accezioni, riferendosi non solo a quella dell'acqua, ma anche a quella del pensiero.

Purtroppo non ho mai avuto la fortuna di conoscere di persona Enzo Maiorca ma, superando il lutto per la sua scomparsa che accomuna chi lo ha conosciuto di persona e chi ne conosce il mito soltanto per vie indirette, vorrei cogliere questo momento per farmi interprete e magari anche amplificatore delle gesta, dei messaggi e dei valori che Enzo Maiorca ci ha lasciato in eredità.

Tanti di noi quest'anno hanno seguito le Olimpiadi di Rio de Janeiro. Abbiamo gioito, orgogliosi per medaglie e vittorie, e abbiamo partecipato alla rabbia e alla delusione di chi non ha coronato i propri sogni. Se avessimo incontrato i protagonisti il giorno dopo, molto probabilmente li avremmo subito riconosciuti e fermati e insieme a loro avremmo rivissuto il momento magico delle Olimpiadi. Quanta energia traggono gli atleti da questo abbraccio collettivo! (*Brusio*).

Colleghi, scusatemi, io non vado a braccio perché ho molta considerazione di quest'Assemblea e ho voluto preparare un discorso scritto proprio in onore del personaggio. Mi scuso per la monotonia della lettura, però credo che valga la pena seguire il pensiero e, quindi, vi ringrazio davvero dell'attenzione.

Come dicevo, una volta spenta la fiamma olimpica, succede però sempre la stessa cosa: passati alcuni mesi, nessuno si ricorda più degli eroi nazionali.

È vero, Enzo Maiorca non è stato un atleta olimpico, ma ho voluto accostarlo a quell'ambito dello sport che, forse, insieme al calcio, muove più di ogni altro le emozioni degli spettatori, per rilevare la grande caratura del protagonista che oggi ricordiamo come uno dei grandi, grandissimi miti dello sport italiano, nonostante l'immersione in apnea non sia esattamente uno sport di massa o di incassi, o comunque ispirato a qualsiasi criterio che scateni l'attenzione del grande pubblico.

Cosa è, dunque, che fa diventare un grande atleta un mito dello sport, un titolare della storia sportiva scritta con la «s» maiuscola? Se ripercorriamo le varie tappe del percorso di Enzo Maiorca, possiamo captare davvero molti ingredienti di questa ricetta che possiamo chiamare vincente. Il primo ingrediente, antico quanto moderno, per questa leggenda è ciò che chiamo la storia nella storia, perché ciò che resta non sono solo le imprese e i record di Maiorca, ma anche la grande rivalità e l'agonismo con un altro protagonista di apnea, prima descritto benissimo dai colleghi, Jacques Mayol, il quale ha fornito la stoffa per epiche narrazioni che si sono impresse nella memoria collettiva.

Preparando questo intervento, mi sono imbattuta in un'intervista rilasciata da Maiorca cinque anni fa a La Spezia, uno dei luoghi dei suoi record, nell'ambito della Festa della Marineria, in cui gli fu chiesto se, nell'arco della sua carriera, durante le sue discese si sia sentito come un esploratore oppure se ogni discesa sia stata più una discesa per se stesso. Maiorca ha risposto: «No, non mi sono mai sentito un

esploratore, ho sempre cercato invece di aggiungere tasselli alla mia conoscenza, alla conoscenza che ho di me», rivelandoci con queste parole le sue profonde motivazioni nel fare lo sport.

Maiorca non cercava il risultato fine a se stesso, ma lo considerava come un tassello di conoscenza che gli permettesse di trovare l'equilibrio tra corpo e mente, indispensabile per andare sì oltre i propri limiti, ma non a costo di perdere equilibrio, profondità - appunto - e unione con l'ambiente in cui si muoveva. Da questo nasceva la sua profonda conoscenza di questo ambiente e la sua consapevolezza di doverlo difendere dall'intervento devastante dell'uomo.

Voglio citare un'altra frase di Maiorca anche per rendere omaggio all'eccellente narratore qual è stato e per farci cogliere ancor meglio la sua unicità. Disse: «Fu un pescatore greco a spiegarmi come il cervello e il cuore dell'uomo fossero molto più sconosciuti degli abissi marini. Per conoscerli davvero bisogna prima conoscere la propria anima e il proprio cuore».

Ho voluto ripercorrere questo filo rosso che segna la sua grande personalità e che va oltre le gesta sportive, per ricordare il grande personaggio che è stato: egli ha avuto l'intelligenza umana e agonistica di essere un grande esploratore, accumulare conoscenza rispetto a quanto stava facendo e la grande intelligenza e onestà intellettuale per tradurre ciò che aveva compreso da questa esperienza in un impegno civile. Ha avuto il grande coraggio (badate bene che entrare in politica richiede davvero un grande coraggio) di entrare in politica per cercare di tradurre in questa attività alcune delle cose che aveva compreso da grande uomo qual era. Anche le sue figlie lo hanno compreso e hanno seguito le sue orme, avendo capito che ciò che loro padre rappresentava valeva la pena conoscere ed esperire in prima persona.

Quindi, credo che il più bel regalo e omaggio che possiamo fare a Enzo Maiorca è trasmettere ciò che ha distinto la sua unicità: l'essere stato un campione nello sport, ma anche un campione nella vita, mettendoci di fronte a un specchio che ci ha fatto comprendere in quale direzione deve andare il nostro impegno civile, mettendo insieme tutti i campi della vita. È in questo senso che penso che tutti noi dobbiamo onorare la sua memoria e trasmettere i suoi valori e i suoi messaggi. *(Applausi. Congratulazioni).*

Sui lavori del Senato

[LUCIDI](#) (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIDI (M5S). Signor Presidente, intervengo sull'ordine dei lavori, perché vorrei denunciare in quest'Assemblea un fatto estremamente grave su cui richiamo l'attenzione di tutti i colleghi. Questa mattina in Commissione affari esteri era in discussione il disegno di legge di ratifica del Trattato sulla realizzazione della linea alta velocità, il treno Torino-Lione. Avevamo presentato degli emendamenti ed eravamo in fase in votazione; il relatore ha presentato dei subemendamenti e inizialmente non c'era stato addirittura concesso neanche il tempo per subemendarli. Fino a questo momento non c'è stato comunicato neanche il termine dei subemendamenti per l'Assemblea. Diciamo quindi che l'iter parlamentare di questo atto è un po' lasciato a se stesso.

Inoltre, il testo di quei subemendamenti non ci è stato di fatto consegnato, ma è stato semplicemente letto in Aula. Abbiamo preteso, come è nostro diritto, che quei due emendamenti potessero essere subemendati e così abbiamo fatto nel corridoio fuori dalla Commissione, scrivendo i subemendamenti a mano e non avendo neanche il tempo di capire, con la giusta cognizione di causa, cosa stesse avvenendo e quello che stavamo leggendo.

Il presidente della Commissione Casini ha affermato che non potevamo entrare nel merito di quegli emendamenti, perché non erano di nostra competenza, essendo emendamenti richiesti dalla Commissione bilancio. A questa affermazione ho obiettato chiedendo allora che quegli emendamenti non fossero posti in votazione nella nostra Commissione, visto che non erano di nostra competenza.

Secondo me è gravissimo che si tolga un'attribuzione di competenza ad un senatore, quando per

Regolamento siamo competenti in tutte le Commissioni. Quindi posso presentare emendamenti su qualsiasi argomento, perché se lo faccio io, lo fanno i cittadini e questo è un diritto che non ci potete togliere.

Non è stato possibile effettuare le nostre dichiarazioni di voto, né sugli emendamenti, né sui singoli articoli. Mentre stavamo parlando degli emendamenti e del provvedimento, la Commissione ha proceduto alla votazione sia degli emendamenti, sia dei singoli articoli. Quello che ci è stato tolto e ciò che denuncio davanti all'Assemblea è che sul provvedimento in oggetto, che riteniamo assolutamente illegittimo sia nel merito che nel metodo (è quello che sto denunciando questa mattina), in Commissione affari esteri ci è stato impedito di esercitare le nostre prerogative di parlamentari in generale e di parlamentari membri di una Commissione.

In questo momento non sappiamo quale sia la scadenza per la presentazione degli emendamenti in Assemblea e, lo ripeto, non ci è stato consentito di fare una votazione né sui singoli emendamenti, né sul disegno di legge di ratifica nel suo complesso. Quindi chiedo - e lo faremo anche più tardi tramite la questione pregiudiziale che abbiamo presentato - di far tornare il provvedimento all'esame della Commissione, perché non ci è stato concesso di votare correttamente e non ci è stato permesso di esprimere l'ennesima nostra opinione contro l'accordo in oggetto. Come abbiamo già detto, siamo contrari per motivi tecnici (vale a dire se non ne discutiamo in 8a Commissione o in 10a Commissione), ma siamo contrari anche per motivi "diplomatici". Quindi siamo contrari anche in Commissione affari esteri, emigrazione, non soltanto nel merito, ma da questa mattina anche nel metodo.

Chiediamo dunque il ritorno in Commissione del disegno di legge di ratifica dell'accordo, perché secondo noi l'esame non si è svolto correttamente. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

[CASINI](#) (AP (NCD-UDC)). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASINI (AP (NCD-UDC)). Signor Presidente, come Presidente della Commissione affari esteri, emigrazione forse un errore l'ho fatto ed è stato quello esattamente opposto a ciò che mi viene rimproverato questa mattina. Come hanno visto tutti i colleghi presenti, tra cui il presidente Zanda, abbiamo forse peccato per un eccesso di liberalità. Racconto i fatti: nella seduta di questa mattina della Commissione affari esteri, emigrazione - una delle ennesime sedute, perché aspettavamo il parere della Commissione bilancio - il relatore ha presentato due emendamenti per soddisfare esclusivamente le condizioni poste dalla Commissione bilancio ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. I colleghi del Movimento 5 Stelle, alle ore 9,15, hanno chiesto la possibilità di subemendare tali emendamenti. Nonostante l'evidente natura ostruzionistica della richiesta, alla fine abbiamo tenuto in considerazione la correttezza di rapporto che abbiamo sempre avuto con i colleghi del Movimento 5 Stelle, che peraltro già in apertura di seduta di Commissione avevano posto un problema in ordine alla regolarità delle procedure elettorali del voto degli italiani all'estero, che non è di stretta competenza della nostra Commissione perché - come è noto - tale procedura dipende dal Ministero dell'interno per cui ho fatto riferimento alla Commissione affari costituzionali, che sarebbe stata comunque la depositaria di questa eventuale richiesta. Quindi - ripeto - per cortesia verso i colleghi, ho investito del problema il sottosegretario Della Vedova e ho detto che se ci fossero stati ulteriori problemi, la depositaria di tali richieste sarebbe stata la senatrice Finocchiaro, quale Presidente della Commissione affari costituzionali. Eppure c'è stato un dibattito su questo aspetto, del tutto improprio, ma tollerato da parte mia e anche della maggioranza, per cortesia verso i colleghi del Movimento 5 Stelle.

Nonostante l'evidente natura ostruzionistica della richiesta, dunque, alla fine abbiamo ritenuto di concedere tale possibilità. Ho infatti ritenuto importante salvaguardare le prerogative dei parlamentari, contemperandole ovviamente con l'esigenza del buon andamento dei nostri lavori e, in particolare, di quelli dell'Assemblea. Erano le ore 9,20 e ho concesso cinque minuti per la presentazione dei subemendamenti. Ne sono stati presentati due e alle ore 9,25, alla ripresa della seduta della Commissione, che a quel punto non poteva che votare, se non altro per un fatto di tempo e per non ostruire i lavori di Assemblea, i colleghi della Commissione, a riprova dell'intento evidentemente

ostruzionistico, hanno chiesto di illustrare gli emendamenti. Ho detto loro che non c'erano i tempi per farlo. Abbiamo dunque regolarmente votato i subemendamenti e gli emendamenti presentati dalla Commissione per adempiere alla prescrizione della Commissione bilancio. Il discorso termina qui.

Si trattava di emendamenti auto evidenti, che parlavano l'uno di opportuna rivalutazione del costo dell'opera, l'altro degli oneri non esplicitati nel testo dell'accordo. È chiaro che non c'era alcuna esigenza di illustrazione, visto che dalla semplice lettura tutti i colleghi erano perfettamente in grado di esprimere un voto consapevole.

Vorrei terminare dicendo che sono amareggiato per questo comportamento. Capisco che la TAV è un argomento che vi sta a cuore e che vi consente di fare qualsiasi battaglia politica. Le fate con linearità emendando gli emendamenti che la Commissione bilancio ci ha chiesto di presentare e che il senatore Sangalli, come relatore, ha presentato. È vostro diritto fare battaglie politiche, però credo che le stesse abbiano un confine nel rispetto delle forme anche tra colleghi e questa mattina francamente non è stata scritta una pagina esaltante. *(Applausi dai Gruppi AP (NCD-UDC) e PD).*

[SCIBONA](#) (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIBONA (M5S). I subemendamenti non sono stati neanche letti in Commissione. Sono stati votati senza dar modo agli altri commissari di sapere qual era il testo dei subemendamenti.

CASINI (AP (NCD-UDC)). Stai dicendo una bugia. C'è la registrazione. Sono stati letti.

SCIBONA (M5S). Non sono stati letti. È stato detto che non stati illustrati, ma non sono stati neanche letti.

Ribadiamo, comunque, la necessità di avere un termine per la presentazione degli emendamenti in Assemblea.

[PRESIDENTE](#). Sulla questione la Presidenza ha acquisito il parere della 5a Commissione e rilevato che gli emendamenti sono delle condizioni poste dalla Commissione bilancio fa presente che essi sono per ciò stesso inemendabili (proprio perché sono condizioni senza le quali non si può procedere). Questa è la valutazione della Presidenza.

Possiamo procedere.

[LUCIDI](#) (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIDI (M5S). Non so se i nostri colleghi stanno ascoltando ciò che sta avvenendo in questa Assemblea.

[PRESIDENTE](#). Senatore Lucidi, in Commissione bilancio c'erano dei suoi colleghi che potevano fare tutte le osservazioni necessarie nella sede da cui sono venuti i pareri. *(Applausi del senatore Casini).* La valutazione è stata fatta in Commissione bilancio. Una volta che la 5a Commissione si è espressa ponendo quelle condizioni, non sono assolutamente valutabili.

[LUCIDI](#) (M5S). Non intervenivo su quel punto.

Rilevo due problemi di ordine democratico.

Innanzitutto, il presidente Casini non può attribuirsi la capacità di interpretare l'opinione di altri colleghi e affermare che gli altri colleghi abbiano capito e che il testo è comprensibile. Sono delle posizioni soggettive che i singoli colleghi confermeranno individualmente. Io non posso dire che il mio collega Castaldi afferma una cosa, che il mio collega Santangelo ne afferma un'altra e che il mio collega Scibona ne pensa un'altra cosa. Sarà un loro problema. Non lo faccio con i miei e non mi permetto di farlo con i vostri. Ciascun parlamentare, visto che ci attribuiamo uno *status* giuridico molto importante, come è giusto che sia, nel nostro panorama politico italiano, cerchiamo di rispettare anche l'opinione e la presenza degli altri parlamentari. Presidente Grasso, queste parole non sono state affermate e da lei apprendiamo in questo momento che quegli emendamenti non erano emendabili. Dalla Commissione affari esteri queste parole non sono mai state pronunciate. *(Commenti dal Gruppo PD).* Quindi io credo che ci sia un problema a livello procedurale.

Possiamo anche soprassedere su questa nota simpatica che la questione del voto all'estero la dirime la Commissione competente sugli affari interni (questa è una nota abbastanza simpatica). Possiamo anche sorvolare sul fatto che i membri della Commissione affari esteri sono per la maggior parte eletti nella circoscrizione estero, quindi sono i primi a essere i garanti di determinate prerogative. Possiamo sorvolare sul fatto che i membri della Commissione esteri per la maggiore parte sono anche membri del Comitato per le questioni degli italiani all'estero, quindi il giudizio di mancata competenza della Commissione affari esteri sollevata da presidente Casini potrebbe anche lasciare qualche dubbio. Ma il fatto che, durante la discussione degli emendamenti, durante la presentazione dei subemendamenti, non potendo noi sapere materialmente che quegli emendamenti non erano subemendabili, la Commissione li abbia accettati e abbia proceduto al voto in maniera assolutamente confusa e rocambolesca, a me fa venire qualche dubbio sull'*iter* che ci è stato prospettato e che si è seguito questa mattina.

Ripeto, signor Presidente, vorrei rappresentarle semplicemente e cortesemente che c'è stato un problema: in questo momento noi non conosciamo il termine di scadenza per la presentazione degli emendamenti in Assemblea. C'è stata una falla nell'*iter*, quindi torniamo in Commissione. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. Guardi che il termine per la presentazione degli emendamenti in Assemblea è scaduto.

LUCIDI (*M5S*). E qual era?

PRESIDENTE. Senatore Lucidi, lei ha avuto tutta la possibilità di prospettare i suoi dubbi e le sue valutazioni. Potrà entrare nel merito nel momento in cui si discuterà in Aula, quando potrà adottare tutte le iniziative che intende adottare.

LUCIDI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. Ma intervenga brevemente, perché la questione è nei termini che le ho spiegato ed è chiusa.

LUCIDI (*M5S*). Signor Presidente, c'era un aneddoto qualche anno fa...

DI BIAGIO (*AP (NCD-UDC)*). Ma basta!

LUCIDI (*M5S*). C'era un aneddoto a proposito dell'estinzione dei dinosauri e sul fatto che avessero un metabolismo molto lento: erano morti ma non se erano ancora accorti. A me sembra che lo scenario sia lo stesso.

PRESIDENTE. Senatore, la prego di attenersi al tema della discussione.

LUCIDI (*M5S*). La scadenza del termine di presentazione degli emendamenti in Assemblea quando ci è stato comunicato? Se il Presidente Casini, nella sua coscienza, mi dice che lui in Aula ha affermato che il termine di presentazione degli emendamenti in Assemblea scadeva alle 11, io non posso fare altro che attenermi. Ma io questa parola non l'ho udita. Questo semplicemente per rappresentarle che c'è stato...

PRESIDENTE. Senatore Lucidi, avete presentato degli emendamenti per l'Assemblea? Li avete presentati? Sì. Quindi c'erano dei termini. (*Commenti del senatore Santangelo*).

LUCIDI (*M5S*). No, se non viene indicata una scadenza io posso...

PRESIDENTE. Ma avete presentato anche una questione pregiudiziale. (*Commenti del senatore Santangelo*).

LUCIDI (*M5S*). Ma cosa c'entra questo? La pregiudiziale l'abbiamo presentata ieri.

PRESIDENTE. La questione da lei posta è stata decisa dalla Presidenza in quei termini.

LUCIDI (*M5S*). La questione pregiudiziale l'abbiamo presentata ieri, mentre i subemendamenti sono arrivati questa mattina. Le dico semplicemente, con estrema cortesia: va bene che stiamo parlando del treno ad alta velocità, ma non sono gli emendamenti ad alta velocità.

SUSTA (*PD*). Ma basta!

LUCIDI (*M5S*). Se mai si farà, e questo lo vedremo, perché le situazioni possono cambiare molto rapidamente, soprattutto in Italia.

Signor Presidente, le sto chiedendo semplicemente, con estrema cortesia e pacatezza: non ci è stato comunicato il termine per la presentazione degli emendamenti in Assemblea; sto sollevando questo problema perché c'è stato chiaramente un problema procedurale in Commissione. Questo è evidente, non possiamo non essere d'accordo su questo. Mentre noi parlavamo, i nostri colleghi votavano. Questo non è un esercizio di grande democrazia.

SUSTA (PD). Ma basta!

LUCIDI (M5S). Ma basta che cosa, scusi?

PRESIDENTE. Senatore Lucidi, si rivolga alla Presidenza.

LUCIDI (M5S). Per cortesia, zittisca il senatore Susta.

PRESIDENTE. Sul problema che ha posto le ho già dato una risposta. Cos'altro chiede?

LUCIDI (M5S). Volevo semplicemente farle presente che il fatto che se noi non abbiamo un termine di scadenza per la presentazione degli emendamenti in Assemblea è perché non ci è stato comunicato. La pregiudiziale l'abbiamo presentata ieri, ma i subemendamenti sono stati presentati oggi.

PRESIDENTE. Ripeto, sono subemendamenti che non sono emendabili, sono condizioni poste dalla 5a Commissione, quindi non fanno scattare i subemendamenti. Si tratta di una questione procedurale molto chiara e la Presidenza l'ha risolta così; quindi la prego di esercitare tutte le sue prerogative da senatore quando si tratterà di questo argomento in Aula. Adesso abbiamo un altro argomento all'ordine del giorno.

LUCIDI (M5S). Io vorrei che rimanesse agli atti, però, il fatto che l'affermazione che i due emendamenti del relatore non fossero subemendabili non è emersa durante i lavori di Commissione perché non è stato seguito un *iter* corretto.

PRESIDENTE. Adesso è emerso in maniera chiara.

SANTANGELO (M5S). Non è chiaro a quale articolo del Regolamento si sta facendo riferimento!

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo le allieve e gli allievi dell'Istituto comprensivo di Correzzola, in provincia di Padova, che assistono ai nostri lavori. (*Applausi*).

Discussione e approvazione di proposta di inversione dell'ordine del giorno

RUSSO (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSSO (PD). Signor Presidente, volevo ringraziare lei e il presidente Casini per avere esplicitato in maniera chiara che le obiezioni del collega Lucidi non avevano fondamento e che sono soltanto un modo di fare ostruzione su un tema che, legittimamente, il Movimento 5 Stelle non vuole sia trattato in Assemblea. Noi però, altrettanto legittimamente, vogliamo dire invece che l'approvazione della ratifica relativa alla linea ad alta velocità Torino-Lione sta a cuore alla maggioranza di Governo perché crediamo sia uno strumento importante per lo sviluppo di questo Paese e sia anche un modo per dimostrare che l'Italia è capace di tenere fede agli impegni che assume a livello internazionale.

Volevo sottoporre all'Assemblea anche l'urgenza di ripristinare, da questo punto di vista, l'ordine del giorno che ci eravamo dati e che era stato modificato soltanto in attesa dei pareri che la Commissione bilancio doveva esprimere.

L'oggettiva urgenza di trattare immediatamente il tema relativo alla linea Torino-Lione con la relativa ratifica che - lo ricordiamo - raccoglie in particolare il regolamento antimafia che permetterà di essere certi che i lavori proseguiranno con speditezza e assoluta trasparenza, senza che vi sia alcuna possibile infiltrazione della criminalità in un'opera così importante, mi porta a chiedere all'Assemblea, con il

supporto del numero richiesto di senatori, l'inversione dell'ordine del giorno per permettere la trattazione immediata di questo provvedimento. Infatti abbiamo una data molto precisa, il 31 dicembre, entro la quale la ratifica va portata a compimento, anche con una deliberazione dell'altro ramo del Parlamento. Siamo in stagione di manovra di bilancio e quindi sappiamo quanto sia complicato inserire questi argomenti nel calendario dei nostri lavori e in quello dei colleghi della Camera. Per questo le chiedo di poter iniziare immediatamente la trattazione del provvedimento di ratifica già previsto come secondo punto dell'ordine del giorno, per poi concludere immediatamente dopo gli altri provvedimenti.

PRESIDENTE. Ricordo che sulla proposta di inversione dell'ordine del giorno, avanzata dal senatore Russo, potranno intervenire non più di un oratore contro e uno a favore.

GAETTI (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAETTI (M5S). Signor Presidente, io ritengo che il provvedimento che stiamo discutendo, relativo alla responsabilità professionale, sia un argomento altrettanto e anzi più importante rispetto alla questione della TAV. È stato così importante che, concluso il voto degli emendamenti, in Commissione abbiamo votato immediatamente il testo, senza neanche averne una versione scritta, correttamente emendata, per poterlo inserire nel calendario dei lavori dell'Assemblea. Questo dimostra quanto le opposizioni tutte siano state particolarmente attente, riconoscendo l'importanza di tale provvedimento. Questo era stato sottolineato dalla Commissione igiene e sanità, e questo dimostra che il provvedimento che stiamo discutendo, concernente la responsabilità professionale, è certamente più urgente, anche perché dovrà tornare di nuovo alla Camera.

Quindi, riteniamo che non si debba procedere all'inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della proposta di inversione dell'ordine del giorno.

SANTANGELO (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO (M5S). Signor Presidente, chiedo di conoscere il numero degli otto senatori che hanno richiesto l'inversione dell'ordine del giorno.

Dopodiché, prima di proseguire con la votazione per alzata di mano, chiedo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. In realtà, i senatori che hanno richiesto l'inversione dell'ordine del giorno sembrano essere molti di più di quelli richiesti.

Alcuni di loro, che stanno alzando la mano, sono il senatore Sangalli, il senatore Stefano Esposito, la senatrice Fabbri, il senatore Martini, la senatrice Elena Ferrara, il senatore Margiotta e altri. Insomma, sono più di otto.

Passiamo dunque alla verifica del numero legale, precedentemente richiesta dal senatore Santangelo.

Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione sulla proposta di inversione dell'ordine del giorno

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di inversione dell'ordine del giorno, avanzata dal senatore Russo.

È approvata.

Immagino che sarà avanzata la richiesta di controprova.

Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

È approvata.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del 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 (Relazione orale) (ore 10,26)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2551.

Il relatore, senatore Sangalli, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

SANGALLI, *relatore*. Signor Presidente, il disegno di legge all'esame dell'Assemblea reca ratifica ed esecuzione dell'accordo sottoscritto tra l'Italia e la Francia per l'avvio dei lavori della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Presidenza del vice presidente GASPARRI (ore 10,27)

(Segue SANGALLI, relatore). Si ricorda che la linea ferroviaria Torino-Lione è ritenuta un collegamento essenziale per la creazione di un efficiente asse di trasporti lungo la direttrice est-ovest del Continente europeo, per consolidare ulteriormente l'interscambio economico fra l'Italia e gli altri Paesi europei, rilanciando il trasporto ferroviario, rispetto a quello stradale, soprattutto per le merci.

Secondo i presupposti che stanno alla base del progetto, il Corridoio Mediterraneo, di cui la Torino-Lione è parte essenziale, rappresenta per l'Italia una delle principali reti a supporto del tessuto industriale, perché è in grado di garantire maggiore accessibilità ed una migliore connessione con gli altri corridoi transeuropei che passano per l'Italia.

Come Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi, l'Italia e la Francia promuovono altresì la sostenibilità ambientale dei trasporti. A tale riguardo è stato stimato che la costruzione della nuova linea - essenziale anche in ragione dell'inadeguatezza al trasporto ferroviario moderno della linea storica del Frejus - porterà ad una riduzione annuale di emissioni di gas serra di circa 3 milioni di tonnellate, equivalenti a quelle prodotte da una città di 300.000 abitanti. Si tratta quindi di un contributo importante nell'ambito della strategia europea di riduzione dei gas ad effetto serra come previsto nell'accordo siglato a Parigi nell'ambito della COP21 e recentemente ratificato dal nostro Parlamento.

L'Unione europea aveva previsto la creazione di una rete ferroviaria transeuropea già dal luglio 1996, estesa poi nel 2004 ai nuovi Paesi membri. Di questa rete la linea Torino-Lione è un asse prioritario, perché attraversa due delle maggiori aree sviluppate del continente: la zona sudorientale della Francia e la Pianura padana. La linea si inserisce infatti nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev della Rete transeuropea dei trasporti, uno dei dieci corridoi ritenuti prioritari dall'Unione europea. Anche in considerazione del rilievo strategico che le viene riconosciuto, la Torino-Lione ha potuto contare, già in fase di studio, di importanti quote di cofinanziamento europeo. L'Unione europea, in particolare, ha deciso di cofinanziare l'opera sottoscrivendo un accordo di finanziamento, fino all'anno 2019, pari al 40 per cento dell'ammontare delle spese. Si ricorda che Italia e Francia hanno siglato, nel gennaio 2012, un accordo (esaminato ed approvato anche dalla nostra Assemblea nell'aprile 2014), che ha fissato la ripartizione dei costi della sezione transfrontaliera dell'opera nella misura del 57,9 per cento a carico dell'Italia e del 42,1 per cento a carico della Francia, al netto del contributo europeo.

Con gli accordi al nostro esame si conclude l'*iter* per consentire l'avvio dei lavori definitivi nella sezione transfrontaliera, con il cofinanziamento di cui si è detto. Si ricorda anche che tale sezione costituisce la prima fase di realizzazione dell'opera e si estende per circa 65 chilometri fra le cittadine

di Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa/Bussoleno in Italia. Il suo elemento fondamentale è una galleria di 57 chilometri (di cui 45 in territorio francese e 12 in territorio italiano) che consentirà di limitare la pendenza massima dell'attuale linea di montagna esistente fra Torino, Bardonecchia, Modane e Lione e dunque di abbattere del 40 per cento il costo energetico di attraversamento per i treni merci lungo la tratta. Gli *iter* autorizzativi in entrambi i Paesi si sono conclusi nel 2015 ed attualmente è in corso la finalizzazione del cosiddetto progetto di riferimento finale, che recepisce tutte le prescrizioni derivanti dagli atti approvativi nazionali.

Vediamo adesso più nel dettaglio i tre accordi al nostro esame.

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 e rinvia la definizione del costo certificato del progetto ad un protocollo addizionale da definirsi fra i due Paesi. L'Accordo riafferma l'impegno della parti a lottare contro i tentativi di infiltrazione mafiosa (articolo 2), disciplina altresì aspetti relativi all'organizzazione della committenza dei lavori connessi (articolo 4), alle modalità di funzionamento del promotore pubblico (articolo 5).

Il Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016, composto di una premessa e di quattro articoli, ha per oggetto la validazione del costo certificato del progetto e la definizione dei criteri di attualizzazione monetaria e di evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori. L'articolo 2, in particolare, quantifica il costo certificato e attualizzato pari a 8.300 milioni di euro, e definisce la relativa ripartizione fra le parti. Il paragrafo 2.1 prevede nello specifico che le parti assumano un costo certificato. L'attualizzazione è soggetta a verifica annuale fino al completamento dei lavori, sulla base di un apposito indice di riferimento.

Il Regolamento dei contratti, definito dall'apposita Commissione intergovernativa, ha per oggetto la definizione delle 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 o subaffidatari.

Il Titolo III disciplina i motivi per escludere le imprese dalla partecipazione, diretta o indiretta, alle procedure per la realizzazione dell'opera. Ad un'apposita commissione mista viene delegato il compito di assicurare il funzionamento dei meccanismi di prevenzione del rischio di infiltrazioni o condizionamenti criminali, tra cui una «Lista bianca» degli operatori economici nei cui confronti non siano emerse situazioni ostative.

Di rilievo è altresì l'articolo 12, che disciplina il tracciamento e il monitoraggio finanziario dei pagamenti relativi ai contratti per la realizzazione dei lavori.

Attraverso il Regolamento dei contratti si realizza dunque l'integrazione della normativa italiana nel *corpus* giuridico francese in materia di contratti pubblici. Con la ratifica dell'Accordo in esame da parte del Parlamento francese, tale Regolamento, in quanto atto di diritto internazionale, ha un valore giuridico prevalente rispetto alla legge ordinaria. Ci sono quindi precise garanzie circa l'esclusione di possibili infiltrazioni mafiose nella realizzazione dell'opera.

Pertanto il Regolamento dei contratti, che non costituisce un atto autonomo e distinto dall'Accordo del 2015 e dal Protocollo addizionale del 2016, essendone un'immediata conseguenza, ha esso stesso valore di atto internazionale. La sua messa a punto mediante conferenza intergovernativa appare inoltre del tutto conforme a quanto statuito dalla Convenzione di Vienna del 1969 sul diritto in materia di trattati. Ci sono del resto dei precedenti esempi di trattati internazionali per i quali il Governo francese ha delegato ad apposita commissione bilaterale il compito di redigere norme di natura legislativa o regolamentare immediatamente valida per l'ordinamento interno. È già accaduto per la definizione delle norme in materia di concorrenza e sicurezza ferroviaria per il Tunnel della Manica nel 1986 e per il Tunnel del Monte Bianco nel 2006. Contrariamente a quanto sostengono alcuni critici del progetto quindi, l'applicabilità della normativa antimafia italiana anche nell'ordinamento francese non è assolutamente controversa.

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.

In relazione agli aspetti tecnico-finanziari, la relazione evidenzia come per la realizzazione dell'opera si provvederà, a legislazione vigente, per successivi lotti costruttivi non funzionali, impegnativi per le Parti nei soli limiti di finanziamento che il Governo renderà effettivamente disponibili, in coerenza con il cronoprogramma dei lavori.

L'articolo 2 prevede che entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, il CIPE deliberi in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse già disponibili a legislazione vigente, che ammontano a 2.564,7 milioni di euro. Il medesimo articolo quantifica in poco più di 25.000 euro il totale degli oneri derivanti dal Regolamento dei contratti, ascrivibili a spese di missione per i membri della struttura binazionale paritetica, nonché per l'effettuazione di visite ispettive nei cantieri di lavoro.

In conclusione, si propone l'approvazione da parte dell'Assemblea del provvedimento in esame. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata una questione pregiudiziale.

Ha chiesto di intervenire il senatore Lucidi per illustrare la questione pregiudiziale QP1. Ne ha facoltà.

LUCIDI (M5S). Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei dare una breve risposta al senatore Russo; la Commissione bilancio è stata forzata a discutere il parere su questo emendamento, come al solito, per una manovra del Governo che impone la sua azione sul nostro Parlamento e questo dovrebbe essere un punto di estrema riflessione per noi. Non ci dimentichiamo che però la Commissione bilancio in queste ore sta trattando i due famosi provvedimenti sul terremoto. Non credo che ci sia una lotta di urgenza su questo tema. Non è questo sicuramente che gli italiani stanno aspettando.

Detto questo, entriamo nel merito.

Stiamo discutendo il disegno di legge n. 2551, che reca l'autorizzazione alla ratifica di due atti: il primo è l'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. Il secondo è, invece, un Protocollo addizionale, con relativo Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti. È un punto molto importante: oltre all'Accordo, al Protocollo e al suo Allegato, abbiamo annesso un Regolamento dei contratti.

Esaminiamo nel dettaglio il provvedimento che stiamo andando a ratificare.

L'articolo 1 del disegno di legge prevede l'autorizzazione alla ratifica di entrambi gli atti che ho citato poco fa, ma così facendo, come è già accaduto molte volte purtroppo, i membri del Senato non potranno esprimere il proprio voto in maniera difforme tra il primo e il secondo atto. Infatti, si propone l'approvazione di un disegno di legge unico di ratifica e non viene rispettato il primo comma dell'articolo 72 della Costituzione vigente, che prevede che ogni disegno di legge sia esaminato da una Commissione e poi dall'Assemblea, che l'approva articolo per articolo. In sostanza, in questo caso non sarà permesso ai senatori di esprimersi, ad esempio, a favore della ratifica dell'Accordo di cui alla lettera a) e in modo contrario alla ratifica del Protocollo di cui alla lettera b).

Il disegno di legge reca proposta di ratifica dei suddetti trattati bilaterali, in attuazione 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 i relativi Allegati. L'Accordo citato, a sua volta, rappresenta espressamente il «protocollo addizionale» dell'Accordo quadro del 2001. Con riferimento a questi ultimi atti, si segnala che il 27 giugno 2013 - e vi prego di prestare estrema attenzione a questo fatto - la Repubblica francese, in particolare la Commissione mobilità 21, istituita presso il Ministero dell'ambiente, ha escluso, nella sua relazione finale, di procedere ai raccordi alle linee esistenti, poiché «date le incertezze sul calendario del tunnel di base, la Commissione non è stata in grado di garantire che il rischio di saturazione della linea e del conflitto sulla linea che giustificerebbero la realizzazione del progetto avverrebbe prima del 2035-2040».

Credo che basterebbe questa affermazione, senatore Russo, per poter dire che non c'è assolutamente fretta nel dover procedere a questo atto, in quanto un altro Stato ha già provveduto in maniera differente e sicuramente lo sta facendo usando logica e buonsenso. Lo ripeto: la Commissione mobilità 21 francese, presso il Ministero dell'ambiente, ha detto di non procedere a successivi accordi: «date le incertezze sul calendario del tunnel di base, la Commissione non è stata in grado di garantire che il rischio di saturazione della linea e del conflitto sulla linea che giustificerebbero la realizzazione del progetto avverrebbe prima del 2035-2040». Ciò significa che questa Commissione sta classificando il progetto di accesso al collegamento binazionale Torino-Lione come seconda priorità indipendentemente dallo scenario finanziario considerato.

Ciò rilevato, occorre ricordare che ogni condizione che infici il primo atto, di cui al comma *a)*, determina la nullità del secondo; questa condizione - la ratifica di un accordo ineseguibile - costituirebbe già di per sé una palese violazione dell'articolo 97 della Costituzione che impone il buon andamento della pubblica amministrazione.

Ma c'è anche altro.

Italia e Francia il 24 febbraio 2015 hanno sottoscritto l'Accordo di cui alla lettera *a)* del primo capoverso del presente documento, «per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione». Detto Accordo prevede un Protocollo addizionale, composto da quattro articoli, avente medesimo oggetto e da concludersi «a mezzo scambio di lettere». Concordiamo su questo punto, onorevoli colleghi? L'accordo prevede un Protocollo addizionale composto da quattro articoli, avente medesimo oggetto e da concludersi «a mezzo scambio di lettere», ai sensi dell'articolo 3 dell'Accordo medesimo, siglato l'8 marzo 2016. Non risulta però, dagli atti forniti al Parlamento, lo scambio di lettere di cui al citato articolo 3 dell'Accordo del 24 febbraio 2015. Quindi il Protocollo risulta siglato congiuntamente, in modo simile all'Accordo. Non so se è chiaro il concetto.

Ancora più nel dettaglio, il citato articolo 3 dell'Accordo definisce il «costo certificato del progetto (...) a valuta gennaio 2012». Quindi siamo già quattro anni oltre la valutazione fatta e citata all'articolo 3 dell'Accordo. Detto costo è «validato», come accennato al capoverso precedente, tramite il Protocollo addizionale che si intende ratificare contemporaneamente all'Accordo; Protocollo che si sarebbe dovuto concludere - vorrei richiamare la vostra attenzione su questo punto - a mezzo di «scambio di lettere», scambio di cui però non v'è traccia nella documentazione fornita al Parlamento. Siamo, quindi, di fronte a un vero blocco istituzionale o burocratico. Lo scambio di lettere, che avrebbe dovuto concludere l'Accordo, in realtà non si è verificato. E questo è un altro punto - secondo me importante - che osta a maggior ragione all'approvazione del disegno di legge e alla conseguente ratifica dei trattati in esso contenuti.

Veniamo ora all'articolo successivo, l'articolo 5, dell'Accordo del 24 febbraio 2015, che emenda l'Accordo siglato nel 2012, che rappresenta la fonte normativa degli atti pattizi che si intende ratificare tramite il disegno di legge in titolo. In particolare, l'articolo 7.5 dell'atto è modificato prevedendo che «la commissione dei contratti pronuncia il proprio parere entro i tempi minimi possibili e comunque non oltre i 90 giorni». In precedenza era citato solo il termine di novanta giorni.

Mi scusi, signor Presidente, vedo lampeggiare la luce del mio microfono. Abbiamo i tempi contingentati per illustrare le questioni pregiudiziali?

PRESIDENTE. Lei ha dieci minuti di tempo, senatore Lucidi, come previsto dal Regolamento. Le concedo un ulteriore minuto per completare il suo intervento.

LUCIDI (*M5S*). La nostra proposta di questione pregiudiziale è già agli atti e al suo interno sono raccolte e collezionate tutte le nostre motivazioni ostative all'approvazione del disegno di legge in esame. C'è un fatto importante, che ho citato prima: in realtà c'è un altro Stato. Molto spesso noi, senatore Russo, facciamo riferimento ad altri Paesi come modelli, ma purtroppo lo facciamo, o meglio lo fate soltanto quando vi conviene o vi fa comodo. Quando il riferirsi a modelli esteri, e quindi a modelli esterni rispetto al nostro ordinamento, potrebbe essere invece una scelta di buon senso e logica, non lo fate.

Comunque sia, per tutti i motivi che ho parzialmente espresso nel corso di questa mattinata, e non soltanto in questo intervento, ma anche in quello precedente, e per quelli contenuti nella nostra proposta di questione pregiudiziale, chiedo che l'Assemblea deliberi, ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, di non procedere all'esame dell'Atto Senato 2551. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Saluto ad una delegazione di rappresentanti del Parlamento indonesiano

PRESIDENTE. Salutiamo una delegazione di rappresentanti del Parlamento indonesiano che, nel secondo ordine di tribune, sta seguendo i nostri lavori. Benvenuti in Italia, benvenuti al Senato della Repubblica. Grazie per la vostra presenza tra di noi. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2551 (ore 10,49)

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, sulla questione pregiudiziale presentata potrà intervenire un rappresentante per Gruppo, per non più di dieci minuti.

DE PETRIS (Misto-SI-SEL). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (Misto-SI-SEL). Signor Presidente, noi voteremo a favore della questione pregiudiziale testé illustrata dal senatore Lucidi per vari ordini di motivi.

In generale, continuiamo a essere assolutamente contrari all'opera in sé e, quindi, a tutti i conseguenti atti, compresi i trattati. Inoltre, con riferimento all'ultima ratifica esaminata da quest'Assemblea, avevamo rilevato - per la verità, con poco accoglimento - una serie di questioni non solo sulle possibili infiltrazioni mafiose, ma anche sulla non corrispondenza tra la normativa francese e quella italiana, in particolare riguardo alla sicurezza del lavoro e, ancora di più, alle regole applicabili al fine di contrastare e prevenire le infiltrazioni criminali mafiose.

L'intesa italo-francese del 2012 per la realizzazione della linea Torino-Lione, che è collegata all'atto che stiamo esaminando, ha un protocollo particolare per quanto riguarda la realizzazione e la futura gestione della sezione transfrontaliera (mi riferisco alla parte comune italo-francese). Le nostre preoccupazioni si sono sempre appuntate sulla parte comune di costruzione e futura gestione e anche sulle scelte fatte sul funzionamento del promotore pubblico.

Le questioni che abbiamo sollevato la volta scorsa sono molto delicate e riguardano la possibilità dell'immissione nell'ordinamento giuridico italiano (ossia quello ratificante) di norme in contrasto con la Costituzione. A nostro avviso, la preoccupazione che abbiamo sollevato non è stata assolutamente fugata. In particolare, con riferimento al regolamento dei contratti oggetto della ratifica, non si può non rilevare che alcune disposizioni suscitano in noi una serie di riserve proprio in ordine alla loro compatibilità costituzionale.

Per quanto riguarda, ad esempio, le regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i fenomeni di infiltrazione mafiosa (quindi anche con riferimento al sistema dei controlli degli appalti) è stata sollevata da varie parti - addirittura anche dal presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione - una serie di dubbi in ordine alla capacità di tali procedure (scelte dalle parti e che oggi noi ratifichiamo) per rendere effettivamente congruo, reale ed efficace lo strumento del regolamento, senza dover ricorrere alla modifica vera e propria dei trattati.

A nostro avviso continuano a restare intatti tutti i dubbi. Tra l'altro, abbiamo ripresentato gli emendamenti proprio su questa specifica fattispecie, perché non consideriamo le norme inserite in ordine alla questione del promotore pubblico, sia per i contratti pubblici che per tutti i subappalti e subaffidamenti in capo allo stesso promotore pubblico, idonee a prevenire le infiltrazioni della

criminalità organizzata. Riteniamo le norme italiane per il contrasto alla mafia molto più efficaci.

Critichiamo soprattutto la scelta che riguarda il promotore pubblico, perché abbiamo già avuto l'esperienza assolutamente negativa, conseguita alle scelte fatte con la legge obiettivo, del *general contractor* - la figura del promotore è abbastanza simile - e di come quelle norme e strumenti non siano stati assolutamente sufficienti e adeguati a prevenire la corruzione e, soprattutto, l'infiltrazione mafiosa.

Per tutti questi motivi penso che a oggi rimanga insoddisfatta la necessità (che pure in qualche modo, anche nell'ultima discussione che abbiamo svolto, era stata garantita) di allineare al nostro ordinamento le disposizioni riguardanti le norme sugli appalti, relative alla costruzione e alla futura gestione del tratto comune italo-francese, che non riteniamo idonee a soddisfare i requisiti che la nostra Costituzione prevede.

Anche tutte le norme riguardanti la sicurezza sul lavoro, contenute nella proposta di ratifica al nostro esame e soprattutto nel regolamento - una parte, quindi, molto rilevante che potrebbe avere conseguenze anche molto pesanti sulla costruzione dell'opera e sull'opera stessa - non sono assolutamente atte a soddisfare i requisiti di costituzionalità. Anzi, per certi versi, attraverso questa ratifica rischiamo di immettere all'interno del nostro ordinamento norme che non sono assolutamente in linea con i principi costituzionali.

Per tutti questi motivi voteremo a favore della questione pregiudiziale e della richiesta di non procedere all'esame dell'Atto Senato 2551. (*Applausi dal Gruppo Misto*).

PRESIDENTE. Metto ai voti la questione pregiudiziale QP1, presentata dal senatore Scibona e da altri senatori.

Non è approvata.

MARTELLI (M5S). Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

Non è approvata.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Martelli. Ne ha facoltà.

MARTELLI (M5S). Signor Presidente, quello che vorrei dire, tanto per cominciare, è che siamo alquanto stufo di sentire sempre le solite balle relativamente alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione; e sono balle perché tutte le volte ci viene propinato qualcosa di falso: ne ho stilato un piccolo elenco, non esaustivo, che ora vi illustrerò.

In primo luogo, non esiste alcun Corridoio 5 Lisbona-Kiev. E non esiste più, perché il Portogallo e l'Ucraina si sono chiamati fuori. Quindi, smettiamola di chiamarla linea Lisbona-Kiev, perché non esiste, se non nella mente di qualcuno.

In secondo luogo, il sistema ferroviario integrato, il cosiddetto Trans-european transport network (TEN-T), non prevede affatto la realizzazione di nuove linee - al massimo prevede l'uniformazione degli *standard* - e questa è la seconda balla che viene continuamente raccontata in questa Assemblea.

In terzo luogo, non è vero che il traffico merci ha bisogno di una nuova linea ferroviaria, e questo è stato già ampiamente dimostrato.

Persino il Politecnico di Torino, a cui è stato chiesto di elaborare una valutazione, ha detto innanzitutto che questa linea non andrà mai a pareggio; che bisogna che il traffico passeggeri e merci si incrementi da dieci a 40 volte rispetto a quello attuale per riuscire ad arrivare a saturazione; inoltre, pure a saturazione, va detto che la linea non è remunerativa e, infine, che è pur vero che ci sarebbe una leggera diminuzione dei costi di gestione per la minore pendenza e la minore quota da raggiungere, ma la nuova linea ferroviaria andrebbe refrigerata. Questa è la famosa "genialata" di cui non parlate mai. La temperatura nel cuore del *tunnel* sarebbe così elevata da richiedere costantemente l'uso di condizionatori, il cui costo di gestione è di svariati milioni di euro all'anno. E ciò avviene perché

nessun "genio" ha pensato che quanto più si va in profondità, nella zona di contatto tra due placche tettoniche, tanto più la temperatura aumenta. Poveri anche i geologi, perché mai nessuno li ascolta!

Andiamo avanti: è veramente importante andare da Torino a Lione in treno, impiegando un'ora di meno? Queste argomentazioni sono le stesse che hanno condotto due grandi compagnie aeree, negli anni Sessanta, a pensare di costruire un nuovo aereo, il Concorde, che nasceva esattamente con la filosofia di percorrere il tratto tra New York e Londra e quello tra New York e Parigi in un tempo inferiore, perché a quei tempi c'era la necessità materiale di trasportare documenti importanti da una parte all'altra. Da chi è stato ucciso il Concorde? Qualcuno sostiene che sia stato ucciso dall'unico incidente avvenuto a Parigi, ma in realtà il Concorde è stato ucciso da una cosa semplicissima: il *fax*. A un certo punto la necessità di trasportare documenti da un capo all'altro dell'emisfero è venuta meno, perché era più semplice inviarli via *fax* e, quindi, nessuno aveva più voglia di spendere tutti quei soldi... (*Brusio*). Signor Presidente, potrebbe far fare un minimo di silenzio?

PRESIDENTE. Colleghi, cortesemente, vi chiedo di sospendere le discussioni o di trasferirvi altrove.

MARTELLI (*M5S*). Il Concorde, dunque, è stato ucciso dal *fax*. Allo stesso modo, in un'epoca in cui c'è la dematerializzazione dell'economia e, quindi, la non necessità dello spostamento materiale delle persone, continuiamo a pensare di fare questo tipo di linee ferroviarie, tanto più che è stato detto e ridetto fino alla noia - e non da me, ma dai tecnici - che non è possibile mandare treni passeggeri a 300 chilometri orari e treni merci lunghi un chilometro sulla stessa linea, non essendo possibile garantire la sicurezza della linea stessa. Per di più nessuno fa la seguente, semplice, osservazione: un treno ad alta velocità e a pieno carico spende il 91 per cento della propria energia per spostare se stesso, e cioè il treno, e solo il 9 per cento dell'energia per spostare i passeggeri. Questo non è un utilizzo intelligente dell'energia, perché la maggior parte di essa viene impiegata per spostare il mezzo stesso. Oltretutto, le previsioni di traffico passeggeri su quella linea ci dicono che essa non andrà mai a saturazione per ciò che riguarda i passeggeri e, al massimo, potrà andare a saturazione per le merci, non prima del 2040 e all'avverarsi di tutta una serie di condizioni.

Dunque, di fronte a una crisi del commercio mondiale e al fallimento della sesta più grande compagnia di trasporto marittimo, che senso ha pensare a un'opera di trasporto merci totalmente svincolata dal contesto mondiale? Ovviamente non ha senso.

Dobbiamo dire anche un'altra cosa: pensiamo al trasporto merci. Vi ricordate? Non esistono carri ferroviari per il trasporto merci ad alta velocità, né sono allo studio: vanno a 90 o, al massimo, a 120 chilometri orari. Nel momento in cui inserite tracce orarie all'interno di un percorso alternando mezzi che dovrebbero andare a 300 con altri che dovrebbero andare a 90, spiegatemi dove è l'economicità dell'operazione. Ovviamente non c'è. Dovreste anche spiegarmi perché un prodotto che arriva via nave dalla Cina impiegando qualche settimana di tempo e viaggiando a 20 nodi, ossia a circa 37 chilometri orari, improvvisamente dovrebbe recuperare il tempo perso balzando su un treno e venendo trasportato ad alta velocità, pur supponendo l'esistenza dei carri ad alta velocità che non ci sono da nessuna parte. Non c'è logica in questa operazione.

Al signor Matteo Renzi, ballista seriale che va in Europa ad alzare la voce dicendo che forse porrà il veto dopo aver votato per 148 volte su 148 a favore di ogni provvedimento della Commissione europea, vorrei rivolgere la seguente domanda. Visto che sta andando a piangere miseria per poche centinaia di milioni, perché ha intenzione di impegnare miliardi di risorse in questa opera che non si ripagherà mai? La società Eurotunnel insegna: non è mai stata in pareggio e non ha mai prodotto un centesimo di utile; è continuamente ricapitalizzata da Francia e Gran Bretagna. Eppure, è in completa saturazione.

Questa opera non funziona da alcun punto di vista. Prima di trovarci con l'elefante bianco, sarebbe meglio fermarsi e non impegnare risorse in questo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cioffi. Ne ha facoltà.

[CIOFFI](#) (*M5S*). Signor Presidente, parliamo per l'ennesima volta - come è stato già detto - del famoso *tunnel*. È interessante fare qualche ragionamento di carattere più generale, al netto dell'ennesimo atto

per la realizzazione di questa opera.

Ci chiediamo continuamente se l'impresa vale la spesa. Parliamo del piano economico e finanziario di questa opera, parliamo di soldi, visto che è una cosa cui molti sono avvezzi in questo Parlamento e, soprattutto, nel Governo. Vediamo se i soldi che spendiamo hanno un beneficio per la collettività.

Come abbiamo detto tante volte, la linea storica non è saturata; anzi, è molto al di sotto della sua massima capacità. Oltre tutto, se sono ben informato (e, per la verità, credo di esserlo), il vecchio *tunnel* del Frejus è stato adeguato per la sagoma PC 80 dei grandi treni che portano merci. Si sono spesi 400 milioni di euro per adeguare la sagoma e far passare i grandi treni che portano varie merci. Noi abbiamo speso 400 milioni di euro per adeguare un *tunnel* che già esisteva. Ora vogliamo spendere una cifra molto elevata di soldi dei contribuenti per far ridurre il tempo di trasporto delle merci di venti minuti. Se prendiamo - sono campano e mi viene in mente il seguente esempio - un pomodoro coltivato a Novara e lo portiamo in Francia, risparmiamo venti minuti. Spendiamo 6 miliardi di euro per risparmiare venti minuti nella vita di un pomodoro. Non è una cosa da poco. Anzi, mi sembra molto importante per fare bene le pizze francesi. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Visto che vogliamo fare queste cose, dovremmo compiere un ragionamento più ampio. Si dice che il *tunnel* serve per trasportare le merci italiane in Francia. Gran parte delle merci - come è stato già detto - viaggia però su nave, e tralasciano il fatto che la seconda più grande compagnia del mondo del trasporto merci è fallita. Forse esistono dei problemi nell'ambito dei trasporti mondiali. Abbiamo detto più volte che le merci viaggeranno sulla fibra e su Internet e che con le stampanti 3D probabilmente il carico di trasporto delle merci diminuirà. Al netto di questo, gran parte delle merci arriva non in Italia, ma nei grandi porti del Nord, come quelli di Rotterdam e Amburgo. Per trasportare le merci in Francia, in linea squisitamente teorica competiamo con quei grandi porti. Noi allora prendiamo il porto di Genova, che è chiuso. Vogliamo spendere diversi miliardi per fare una diga di sopraflutto, che verrà costruita su un battente di 30 metri. Immaginate una montagna di 30 metri per allargare il porto di Genova. Arriveranno, quindi, le merci al porto di Genova e faremo allora un bel buco negli Appennini, il terzo valico, per portarle all'interporto di Novara, da dove partiranno con il treno per andare in Francia. Forse, portando le merci da Rotterdam o da Amburgo direttamente in Francia si impiegherà minor tempo. E allora potremmo usare il *tunnel* per le merci italiane. Ma, se lo vogliamo usare solo per le merci italiane, è chiaro ed evidente che il *tunnel* è inutile, visto che abbiamo già adeguato quello del Frejus.

Se queste sono le situazioni sulle quali ci troviamo a ragionare, ci volete spiegare a che serve fare il buco? È questo il vero dramma. Poi ci sono anche degli aspetti tecnici: leggiamo nella relazione che il progetto definitivo è stato approvato nel febbraio 2015. Come ho detto più volte in quest'Aula, prima di fare il senatore facevo il progettista di opere pubbliche; dunque, mi chiedo: come hanno fatto ad approvare un progetto definitivo se il *tunnel* geognostico - per intenderci, sarebbero le indagini geologiche - non è stato ancora completato? Considerate che come indagine geognostica abbiamo fatto un *tunnel* largo sei metri e profondo sette chilometri e mezzo. Quindi, sarebbe interessante capire come è stato approvato un progetto senza avere le indagini.

Ripeto: perché spendiamo tutti quei soldi? Ecco, adesso mi viene in mente: forse il Governo si è innamorato di quel signore che, con una borsetta, diceva: «L'economia gira con te». Spendì i soldi, così facciamo il bene del Paese. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Airola. Ne ha facoltà.

[AIROLA](#) (M5S). Signor Presidente, quella in esame è una questione ormai ventennale. Il fatto che non siate riusciti a portare a termine quest'opera di sicuro non dipende soltanto dalla resistenza - come è stata spesso chiamata - dei cittadini della valle, che semplicemente si sono visti imporre senza alcun dialogo un'opera inutile, sostenuta da decine di balle clamorose che abbiamo già avuto modo di ascoltare in parte degli interventi dei colleghi. E basta ricordarne una in particolare: quest'opera sarebbe servita a trasportare merci a 300 chilometri all'ora in galleria - figuriamoci - su una linea che, proprio per la questione iniziale che doveva essere dirimente, si sarebbe dovuta fare nel momento in cui si fosse saturata la linea originale e che non si è mai saturata.

Dicevo che negli ultimi vent'anni non siete riusciti a fare niente. Anche l'abate Faria, quando scavava il *tunnel* per scappare dall'isola di Montecristo, ci avrebbe impiegato sicuramente meno di voi. Perché l'avete fatto? Perché avete cambiato più volte il progetto; perché i vostri *partner* internazionali non erano molto convinti; perché quest'opera costa oggettivamente troppo; perché il problema in Italia è fondamentalmente la corruzione che appesta le amministrazioni, i progetti, i vostri partiti, questo Governo e quello precedente ancora.

Ve la siete presa con un popolo. Una volta un giornalista mi ha chiesto quanto fosse lecito che i valsusini si ribellassero a un'opera. Ma la domanda vera sarebbe stata: quanto è lecito che uno Stato con arroganza e svilendo qualsiasi rapporto democratico metta le mani su un territorio e imponga un'opera basata su falsi presupposti? È l'ennesima ingiustizia, perché è dal 2004 che seguo questo incredibile e inaudito progetto di violenza nei confronti di un popolo al quale non avete mai avuto neanche il coraggio di parlare. Avete fatto fare gli osservatori a dei signori che sono stati pagati per non fare nulla. Avete fatto dei poltronifici.

Questa è la storia, e vedo anni di violenze e soprusi. L'ultimo caso è ai danni di un'attivista, una cittadina di settant'anni. Ci sono persone che hanno manifestato pacificamente e che si ritrovano con procedimenti penali o cacciati dalle loro case. Questo Stato è stato capace di comportarsi così - ve lo diciamo da tanti anni - per un'opera inutile, e vediamo in quest'Aula come si comporta.

Quest'Aula è svilita. Ricordo l'ultima ratifica prima di questa incostituzionale riproposta di accordi e protocolli a cui mancano sempre dei pezzi: ci avete contingentato i tempi, violando l'articolo 72 della Costituzione, perché andava fatta di corsa. Ma è un'inezia in confronto a quello che abbiamo visto dopo con la riforma.

È il vostro *modus operandi* classico. Non c'è mai un dialogo. Non c'è mai la possibilità di confrontarsi in quest'Aula, per capire perché buttare via decine di miliardi, quando il Paese va a fondo, in un'opera che non siete mai capaci di fare. Avete iniziato con un *tunnel* geognostico e poi avete cambiato progetti. Il popolo valsusino vi ha interpellato in tutti i modi possibili e non solo, ed è riuscito a uscire dalla Valle, a coinvolgere il Paese e altri soggetti internazionali, anche i francesi, che hanno opposto tutte le loro critiche al progetto.

Il problema delle grandi opere, comunque, lo conosciamo: devono mangiare i soldi gli amministratori, i politici e gli imprenditori spesso mafiosi, non sempre ma spesso, perché al 90 per cento sono mafiosi. Andammo a parlare con il procuratore capo dell'epoca, Caselli, per spiegare che nell'accordo si cedeva la sovranità del territorio. E questa è un'altra cosa che fate di continuo: cedete a interessi extranazionali la sovranità monetaria, la sovranità territoriale, il debito. Possono venire le multinazionali a trivellarci e non parliamo poi di cosa ci aspetta con la nuova riforma, con la causa di supremazia governativa, tale per cui chiunque potrà venire a casa tua e dire che, siccome Renzi vuole fare una certa cosa, non puoi opposti e magari ti fa un *tunnel* in casa o ti pianta una trivella in salotto. Può essere una battuta? No, e non lo è perché quando andammo da Caselli a mostrargli le criticità del primo accordo, i problemi erano basati su una cessione di sovranità tale per cui si andava a ricadere sotto la giurisdizione francese che non aveva le adeguate leggi antimafia. E chissà perché questo aspetto appariva così ghiotto alle lobby dei politici e degli affaristi. Era ghiotta, perché continuano ad arrestare membri di aree clientelari legate al PD, al centrodestra e al centrosinistra.

È notizia di oggi, pubblicata su «il Fatto Quotidiano» che sono stati eseguiti alcuni arresti per il Ponte sullo Stretto. Stiamo ancora parlando del Ponte sullo Stretto. E nel titolo si parla delle idee fisse dei boss di 'ndrangheta per fare soldi con le grandi opere, e si citano il Ponte e la Salerno-Reggio Calabria. È di ottobre la notizia di 23 arresti per il terzo valico.

È allora inutile che il signor Stefano Esposito o qualcun altro ci vengano a dire che, invece, sul progetto TAV Torino-Lione le cose sono state fatte bene. È solo questione di tempo: è un *countdown*. Prima o poi arriveranno le indagini, come stanno adesso arrivando a Torino le indagini della Corte dei conti sulle scoperte dei buchi che l'amministrazione del PD ha lasciato. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Quindi, è solo questione di tempo e il tempo non gioca a vostro favore, perché quest'opera - ve lo dico

- non si farà mai. Continuerete a devastare la Valle, a distruggere il paesaggio per un *tunnel* inutile. Non so se ci farete un parco giochi dopo, ma noi quest'opera non la vedremo. È inutile sorridere perché ci rivedremo qui, magari tra cinque anni (o magari vi vedrò io, tra vent'anni, da fuori, perché ho solo due mandati), e quest'opera non sarà mai fatta.

[Presidenza del vice presidente CALDEROLI \(ore 11,17\)](#)

(Segue AIROLA). Magari ci sarà ancora Stefano Esposito con la barba bianca che continuerà ad andare nella Valle a spiegare le ragioni del progetto.

Oggi a Milano - un'altra questione importante - Sala si lamenta e chiede l'intervento dell'esercito per garantire la sicurezza. Peccato che i militari e gli alpini, che spesso vediamo agli angoli delle piazze, non possano garantire l'ordine pubblico, perché non sono autorizzati, o possono farlo ma molto limitatamente.

Ora, vorrei far notare che in Valle avete piazzato uno squadrone inaudito di Forze dell'ordine che dovrebbe stare sul territorio. Le Forze dell'ordine, quindi, tra l'altro private delle risorse necessarie - problema di cui questo Stato si riempie la bocca, a cominciare da Gasparri che si alza in piedi tutte le volte a richiederle - cominciamo a toglierle dalla Valle e rimettiamole nelle strade a Torino o nelle procure a seguire le indagini per corruzione. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Cominciamo a fare questo invece di mandare i militari, che non servono a nulla.

Infatti voi create apposta una conflittualità sociale. Lo fate apposta. E questo è ciò che più mi indigna: è davvero vergognoso in questo Paese che voi risolviatelo sempre tutto con le Forze dell'ordine. Arrivano i lavoratori e protestano? Protestano gli studenti? Manganellate. Ma non parlo di gruppi eversivi, delle montature che vengono spesse fatte. Parlo proprio di normali cittadini che hanno subito delle ingiustizie e che non le meritavano. Meritavano un dialogo. Meritavano di esprimere, negli ultimi venti anni, le loro ragioni con un confronto serio su argomenti veri, e non sulle chiacchiere e di certo non sulla possibilità, di cui parlava il buon Cota dalle mutande verdi, di dare fantasia al commercio. Ma chissà quale commercio si sarebbe creato tra Torino e Lione con il risparmio di un'ora di tempo! I commerci non si creano così, con una linea inutile. Penso al corridoio Kiev-Lisbona: come se fossimo ai tempi del dottor Zivago, come se davvero prendessimo il treno da Kiev per arrivare a Lisbona. Sono balle, balle con le quali ci avete veramente esasperato.

La gente, soffocata dalla continua pressione delle Forze dell'ordine, dalla repressione di qualsiasi dialogo, è stata accerchiata e perseguitata. Sono fatti che fanno veramente male, perché in un Paese normale non si dovrebbero vedere. E infatti negli altri Paesi non succedono.

Signor Presidente, non avevo molto da dire, perché abbiamo detto tutto. Sono vent'anni che ripetiamo le stesse cose. L'unico auspicio è che quest'opera non si faccia, perché non siete minimamente in grado di terminarla, e si liberi finalmente una valle da uno stato di polizia che non può esistere. E non può esistere nel momento in cui le nostre città, invece, mancano di risorse. Certo, poi è colpa non solo della politica, ma anche dei sindacati che tengono le Forze dell'ordine negli uffici.

Ma avete una vera responsabilità che pesa su di voi. E io vi assicuro che, quando ci ritroveremo qua, o fuori di qua, e questa opera non sarà stata realizzata, dovrete ammettere che avete fatto veramente pena, che siete stati vergognosamente servi esclusivi di una classe corrotta, di amministratori, di progetti, di multinazionali e di un potere europeo che ormai vi guida come burattini. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Crosio. Ne ha facoltà.

[CROSIO \(LN-Aut\)](#). Signor Presidente, vorrei parlare di ferrovie, ma innanzitutto voglio dire che il Gruppo della Lega Nord è favorevole alla ratifica in esame, perché è favorevole alla modernità.

Dico ai colleghi del Movimento 5 Stelle, che hanno tutta la mia simpatia, che trovo abbastanza bizzarro che essi vengano in Svizzera ad ammirare quella grande opera che è Alp Transit. Alp Transit non è uno scavo situato nel paese di Heidi, ma è la più grande opera ferroviaria realizzata in Europa; un buco di 57 chilometri, una delle opere più straordinarie che tutti abbiamo esaltato, che, però, fuori dei confini italiani va bene, ma all'interno dei nostri confini non va più bene. Posso capire che nel

nostro Paese ci sia un po' di confusione da questo punto di vista. Contrariamente, infatti, a quanto ha fatto qualcun altro (come ho detto prima), abbiamo investito esclusivamente sull'alta velocità e non sul resto del sistema ferroviario. Infatti, oggi la rappresentazione chiara del nostro Paese è che siamo estremamente competitivi per quanto riguarda l'alta velocità, in ambito internazionale ed europeo, ma siamo all'ultimo posto, probabilmente, nell'ambito del trasporto pubblico locale. Questa è la verità: non abbiamo fatto investimenti. Ma gli italiani oggi non chiedono, come dice l'amministratore delegato di RFI, chissà quale grande opera. Vogliono treni puliti, puntuali e sicuri.

Ma la modernità passa anche attraverso l'alta capacità e l'alta velocità e - come dicevo - trovo bizzarro esaltare progetti fatti al di fuori del nostro Paese da imprese italiane, con grande successo, e poi dire che a casa nostra non vanno bene. A casa nostra bisogna fare chiarezza su determinate filosofie e determinate visioni per quanto riguarda la ferrovia.

Credo che siamo tutti d'accordo nel ritenere che, se vogliamo togliere dalle strade il traffico su gomma e portarlo su ferro dobbiamo creare le condizioni perché ciò accada. Qualcuno più bravo di noi, in Europa, sostiene che chi semina strade raccoglie traffico: questa è la verità, per cui fanno importanti opere e questa è la filosofia alla quale vogliamo ispirarci quando programmiamo queste opere.

In questo momento, nel nostro Paese c'è un po' di confusione alimentata da questo Governo, che è abbastanza confuso sul tema delle ferrovie. Mi spiego meglio: trovo il tentativo di mettere assieme ANAS e RFI abbastanza azzardato e complesso e dimostra come l'Esecutivo sia in stato confusionale, tanto che, signor rappresentante del Governo, avete abbandonato la privatizzazione delle Ferrovie dello Stato qualche mese fa perché non c'era lo stesso parere tra i vari Ministeri. Il ministro Delrio, come risulta dal Resoconto stenografico, dichiarò in Commissione che la privatizzazione delle ferrovie nel nostro Paese era un'occasione di rilancio e di sviluppo (lo ha dichiarato lui), ma il giorno dopo - o quello precedente, non ricordo più - il Ministro dell'economia dichiarò candidamente che la privatizzazione delle ferrovie era solo un sistema per far cassa (lo ha detto lui). Dunque: mettetevi d'accordo!

Dal nostro punto di vista, sposando la filosofia per cui chi semina strade raccoglie traffico, dobbiamo guardare i Paesi che sanno fare i progetti seriamente, bisogna realizzare le ferrovie e farlo con certe condizioni ed è del tutto evidente che la privatizzazione e tutte le azioni che vanno sul grande sistema di trasporto ferroviario sono un'occasione di rilancio e di sviluppo per il nostro Paese. Ora, se guardo alla programmazione che c'è in questo momento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito del progetto del ministro Delrio per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, sono molto preoccupato perché, come ho detto, c'è un grande stato confusionale, dinanzi al quale, a questo punto, devo spezzare una lancia a favore di quanto sostengono i colleghi del Movimento 5 Stelle. È infatti del tutto evidente che se si fanno opere strategiche, come potrebbero essere AlpTransit, TAV o quant'altro, deve esserci tutto un sistema integrato che favorisca le condizioni sia per il trasporto merci che per il trasporto ad alta velocità dei passeggeri che deve essere conseguentemente agganciato.

Noi più volte abbiamo dato stimoli a questo Governo affinché le adduttrici ai grandi trafori alpini, nel nostro Paese e al di fuori, siano compiute nel più breve tempo possibile. Infatti, se vogliamo ricevere quei 700 treni al giorno che potrebbero vomitarci da AlpTransit dobbiamo essere preparati, collega Della Vedova: dobbiamo fare le adduttrici, che sono le ferrovie che salgono sulla sponda orientale del lago Maggiore, dobbiamo potenziare la linea Milano-Chiasso e dobbiamo fare le adduttrici anche per la TAV. Questo per cercare di essere un minimo competitivi con i 73 chilometri di banchina che ci sono al porto di Rotterdam, ovvero con un sistema di trasporto integrato tra merci, ferrovie e autostrade del mare che in questo momento vede il nostro Paese in una condizione favorevole, dopo che il canale di Suez è stato raddoppiato, permettendoci di trasportare merci verso l'oriente con più celerità e con un'economia di scala. È fuor di dubbio che non saremo mai totalmente competitivi con Rotterdam, ma potremmo esserlo parzialmente: possiamo intercettare una parte importante di mercato e non lo diciamo solo noi.

Mi rivolgo ancora ai colleghi del Movimento 5 Stelle. Sanno benissimo anche loro che la Confederazione Elvetica ha messo sul piatto importanti finanziamenti affinché il nostro Paese si decida

a fare, con Hupac o con altri sistemi, un sistema integrato in cui le merci possono scendere verso sud ed essere trasportate sulle autostrade del mare. Noi dobbiamo pertanto assolutamente perseguire questa filosofia di trasporto integrato e di modernizzazione del trasporto, anzitutto, signor Sottosegretario, cercando di mettere chiarezza all'interno del Governo. Avete presentato un disegno di legge volto a privatizzare le ferrovie e poi siete tornati indietro perché c'è stata una incomprensione tra i vari Ministeri: mettetevi d'accordo su di che morte volete morire. È un dato di fatto che, dal punto di vista strategico, il nostro Paese deve assolutamente continuare nel solco che avete ereditato dai precedenti Governi e che dovete portare avanti, ma è altrettanto evidente che bisogna farlo con determinazione, cosa che purtroppo non state dimostrando di voler fare.

La nostra preoccupazione è che sta venendo avanti il discorso della fusione fra RFI ed ANAS e noi ci chiediamo quale sarà prevalente: sarà prevalente il pensiero di ANAS, ovverosia che in trasporto su gomma sia il vincitore di questa competizione, o la filosofia di RFI o di chi in questo momento è all'interno delle ferrovie, che aspettiamo ancora di capire quale sarà? Cosa sarà? Ci lascia nell'incertezza.

Noi ci limitiamo ad analizzare in maniera asettica quello che in altri Paesi, in ambito europeo e non solo, stanno facendo, ovverosia che le ferrovie bisogna farle e con certe caratteristiche. E non mi venga a dire, il collega Cioffi, che vengono fatti trafori alpini perché le linee sono sature: la linea del Gottardo non era affatto satura, ma voi sapete benissimo che nel sistema trasportistico un conto è far circolare treni che sono lunghi 2 chilometri e un conto è far girare 4 treni che sono lunghi 500 metri. Sono due cose completamente diverse. Se facciamo i trafori di base dei grandi valichi alpini è perché vogliamo delle ferrovie di pianura all'interno delle Alpi. Questa è la filosofia anche del sistema trasportistico, perché altrimenti non saremmo competitivi. I treni merci non devono andare a 300 chilometri orari, devono avere determinate caratteristiche dal punto di vista tecnico e tecnologico: questa è la differenza tra l'alta velocità e l'alta capacità; su cui forse c'è ancora un po' di confusione nella testa di qualcuno. Queste sono le condizioni sulle quali dobbiamo lavorare e le prerogative ci sono.

Ribadisco, come dirò in dichiarazione di voto, che noi siamo favorevoli: l'unica preoccupazione è che il Governo anche su questa partita sia in stato confusionale. Da parte nostra intendiamo continuare in questa direzione, perché è un progetto che avete ereditato ed è un progetto serio con il quale il nostro Paese si è presentato in ambito europeo e, se non sbaglio, entro il 31 dicembre dobbiamo riscuotere il 40 per cento dei finanziamenti europei, perché altrimenti ci giochiamo anche questi. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut).*

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto studenti e docenti dell'Istituto comprensivo «Angelo Maria Ricci» di Rieti, che stanno assistendo ai nostri lavori. *(Applausi).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2551 (ore 11,33)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Scibona. Ne ha facoltà.

SCIBONA (M5S). Signor Presidente, al senatore collega Crosio risponderò più nel dettaglio in Commissione. Devo dire però brevemente che il caso del Gottardo è assolutamente un'altra cosa rispetto alla linea Torino-Lione: ci sono totali diversità sia logistiche che trasportistiche per quanto riguarda le merci e comunque nessuna componente del Gruppo Movimento 5 Stelle ha mai fatto neanche un *tweet* di elogio di questa grande opera svizzera (ricordo: svizzera, perché qualcuno ha ancora dei dubbi) e l'unica cosa in cui effettivamente lo Stato italiano eccelle, se si parla di grandi

opere, non è la programmazione, ma la corruzione e gli arresti, purtroppo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Tornando a noi, devo ammettere che la tentazione di insultarvi per venti minuti era tanta, ma avrebbe avvalorato l'ipotesi che il Movimento 5 Stelle riesca solo a insultare e non a proporre e a entrare nel merito delle cose, dicendo no a tutto, mentre non è così e lo abbiamo sempre dimostrato. Preferisco, quindi, dire cose che dovete ascoltare, anche se molti neanche sono presenti in Aula.

Devo, però, iniziare senza rivolgervi l'appellativo di "onorevoli" (come è nostro solito, d'altro canto), perché credo che oggi, con gli evidenti problemi che il Paese ha, sconvolto da alluvioni, terremoti e quant'altro, vi siano ancora troppi corpi caldi in giro sul nostro territorio, mentre qui si fanno azioni politiche per mandare avanti una grande opera, probabilmente per paura che il prossimo mandato governativo tolga ad alcuni amici le prebende che sono state promesse. Questo è inutile dirlo, perché voi lo sapete benissimo.

Tutti i provvedimenti importanti sono fermi, si basano solo sulle parole del *Premier* e non sono mai stati seguiti da atti, come sempre: rimangono mere parole che fanno di presa in giro. In questa infinita storia, stiamo attendendo da mesi l'esito del *referendum* del 4 dicembre, senza che il Paese possa avere qualcosa di reale su cui muoversi: tutta questa immobilità soltanto per un'idea, sbagliata, che nulla ha a che vedere con la democrazia.

Detto questo e confermato, quindi, il "disonorevoli senatori", questa mossa è altamente inopportuna. Mio malgrado e con il disagio di dover sedere nella stessa stanza in cui voi vi trovate, passo in rassegna alcuni punti critici, per buona parte anche incostituzionali o, se vogliamo, truffaldini di questi trattati. Ovviamente, voi li ratificherete senza neanche battere un ciglio. Sono due: l'Accordo e il Protocollo addizionale che, a detta dell'Accordo, dovevano essere approvati separatamente, mentre voi li state approvando insieme.

Primo punto. L'Unione europea non ha definito la piena partecipazione al progetto, né ha quantificato la percentuale di finanziamento dello stesso, quindi vi è indeterminatezza dei costi. Come specificato nell'articolo 1 dell'Accordo del 2012, l'Accordo stesso non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti dall'articolo 4 dell'Accordo del 2001 precedentemente citato e, in particolare, non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo addizionale opzionale separato (appunto: separato), tenendo conto, in particolare, della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto (articolo 1, comma 3).

La deliberazione CIPE del 20 febbraio 2015, n. 19, ribadisce, alla quartultima riga delle premesse, che l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese resta, infatti, subordinato all'approvazione di un protocollo addizionale all'accordo del 29 gennaio 2001 e dovrà tenere conto, in particolare, della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto.

Il Grant agreement under the connecting Europe facility (CEF), stipulato il 25 novembre 2015 tra la Commissione europea, attraverso l'Innovation and networks executive agency (INEA), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie assegna un contributo di circa 814 milioni di euro, a fronte di spese programmate per circa 1,9 miliardi di euro, il tutto da realizzarsi entro il 31 dicembre 2019.

Le attività alle quali l'Unione europea ha assegnato l'attuale contributo riguardano sia i lavori preliminari, sia quelli definitivi, ma difficilmente i lavori definitivi potranno essere completati, tenuto conto che nel Grant agreement, all'articolo 1, comma 3, si specifica che gli studi in corso e le indagini geologiche saranno completati aprendo la strada per i lavori preparatori e l'inizio delle principali opere civili, che proseguiranno oltre il 2019 fino al loro completamento. Pertanto, l'azione è una fase intermedia di un investimento complessivo di infrastrutture in questa regione.

Appare quindi evidente che il programma sul quale l'Unione europea ha assegnato il contributo consiste in una spesa drasticamente inferiore, pari a circa 1,9 miliardi, rispetto a quella necessaria per la realizzazione del progetto della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria, il cui costo, ai sensi del Protocollo oggetto del disegno di legge di ratifica in esame, è stimato intorno agli 8,3 miliardi di euro. Se ne deduce quindi chiaramente che il contributo europeo assegnato con il *Grant agreement*

non definisce la partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto, in quanto non riguarda la realizzazione complessiva del progetto stesso. Infatti, eventuali ed ulteriori future partecipazioni dell'Unione europea potranno verificarsi soltanto a seguito dei seguenti passaggi: assegnazioni di fondi nel bilancio dell'Unione europea; successiva emissione di bandi dedicati al finanziamento di grandi infrastrutture di trasporto transfrontaliero; presentazione da parte dei Governi italiano e francese di specifiche domande di finanziamento; eventuale accettazione di tali domande e assegnazione dei relativi finanziamenti. Il tutto da spalmare sulle prossime legislature dell'Europarlamento, per avere un po' più di fondi che ovviamente non ci sono.

Nessuno dei passaggi sopraelencati è ad oggi garantito o assicurabile, in quanto nessuna istituzione europea ha la possibilità di vincolare per il futuro i bilanci dell'Unione. Ciò detto, ne consegue che a tutt'oggi non sussistono le condizioni esplicitamente richieste dall'Accordo del 2012 e dalla delibera CIPE 19/2015, ai sensi dei quali è richiesta partecipazione definitiva dell'UE a questo progetto. Quindi, come affermato, è chiaro che attualmente una ratifica dell'Accordo del 2015 e del Protocollo aggiuntivo del 2016 che è in esso contenuto si pongono in diretto contrasto con l'Accordo del 2012 e con la delibera CIPE 19/2015. Eppure ve ne fregate, ma questo noi lo sapevamo già: dopo il mostro giuridico della "schiforma" Boschi, per voi queste sono bazzecole, quisquilie, pinzillacchere.

Passando poi all'esame puntuale dei testi, all'articolo 5 dell'Accordo viene prevista la possibilità di apportare modifiche all'Accordo del 30 gennaio 2012, ratificato con la legge n. 71 del 23 aprile 2014, nella parte che disciplina la commissione dei contratti, composta da dodici membri nominati per metà da ciascuna parte con scambi di lettere tra le medesime parti - cioè: potete nominare la commissione mandandovi delle lettere? Ma stiamo veramente scherzando? - in tal modo permettendo che gli eventuali emendamenti proposti sfuggano alla valutazione e alla successiva ratifica parlamentare.

La riforma costituzionale abolisce in parte il bicameralismo, che era perfetto, ma questo accordo abolisce direttamente tutto il Parlamento: si faranno emendamenti con scambi di lettere. Tutto questo è veramente ridicolo, alla faccia della Repubblica parlamentare e della democrazia!

Le parti modificabili attraverso scambi di lettere intervengono, tra l'altro, su ambiti rilevanti, quali i criteri preposti alla selezione delle candidature e delle offerte, la validità dell'eliminazione delle candidature e delle offerte, nonché i mezzi materiali e finanziari a disposizione della commissione dei contratti, necessari a permetterne il corretto funzionamento, ovvero, come si suol dire, dove c'è la ciccia, dove ci sono i soldi e dove si può fare un favore a un amico piuttosto che a un altro, dove ci si spartisce la torta.

Inutile negarlo: è successo per il terzo valico, dove sono stati pizzicati con le mani nella marmellata, e succederà anche qui prima o poi (finora è andata bene per qualcuno); ma, come vedremo più avanti, questa volta gli fornite precisi strumenti per nascondersi e per non essere neanche individuati mentre vanno all'incasso.

Andando oltre, all'articolo 6, del tutto inopportuno, si ribadisce il trasferimento al promotore pubblico del ruolo di gestore di infrastruttura della linea storica Bardonecchia-Modane e del tratto relativo alle interconnessioni di Avigliana e Bussoleno con la nuova linea. In pratica, state dando a una società di diritto francese un tratto di una linea italiana, attualmente in gestione a RFI: oltre alla sovranità della nazione, anche le infrastrutture state dando agli esteri. Per quali motivazioni? Perché una linea che fino al confine è ora sotto il controllo di RFI deve invece passare sotto quello pubblico? Per quale motivo? Quali sono le regole che dovranno essere rispettate? Chi garantirà poi la sicurezza di quella linea? Dopo voler fare ammalare i cittadini valsusini con un'opera devastante, che va comunque a toccare delle importanti falde della montagna, volete anche devastarli e annientarli con incidenti ferroviari?

Passiamo al Protocollo, la seconda parte dell'Accordo in agenda oggi. All'articolo 2, comma 2, si prevede un'attualizzazione delle spese di realizzazione a fine lavori. Tale attualizzazione ha lo scopo di effettuare l'adeguamento finale degli scostamenti rilevati, da verificare annualmente mediante un indice di riferimento definito dal protocollo stesso (allegato, punto 3), che consiste in un indicatore di variazione dei prezzi riferiti alle differenti componenti del costo dell'opera. Tale indice, denominato

INLTL, deve essere determinato analiticamente secondo le modalità di calcolo stabilite nel Protocollo stesso (allegato, punto 3.1).

Per quanto concerne le modalità di aggiornamento dei costi sul lato francese, il Protocollo precisa dettagliatamente, per ciascuna categoria di spesa, il relativo indice di riferimento assunto, precisandone tipologia, fonte e quant'altro. Ma, si sa, in Francia sono precisi, noi invece siamo un po' caciaroni. Infatti, per i costi del lato italiano il protocollo non contiene alcun riferimento certo, limitandosi a generiche e ambigue indicazioni quali: «Per la parte italiana, vengono utilizzati indici analoghi che comprendono le stesse componenti sulla base degli indici italiani» (allegato, punto 3.1). Ancora si prevede che: «Per l'ISTAT, gli indicatori rilevati corrispondono il più possibile agli indicatori INSEE e in caso di indisponibilità, agli indicatori equivalenti con un livello di precisione appena inferiore». Ma di cosa stiamo parlando?

È evidente che nell'attuale formulazione del Protocollo i criteri di attualizzazione dei costi dei lavori sul lato italiano risultano sostanzialmente indefiniti e mi stupisce che la Commissione bilancio abbia potuto avallare questo. Questa imprecisione, questa precisa e cosciente indeterminatezza creata ad arte per lucrare sull'opera determina un notevole pregiudizio alla corretta applicazione della ripartizione dei costi a fine lavori tra Italia e Francia e, in più, crea le basi di elevati rischi di futuri contenziosi economici e giuridici tra i due Paesi.

Vorrei che il relatore e il Presidente della Commissione bilancio, così come tutti i grandi fautori di quest'opera, potessero essere poi chiamati a risarcire in solido tutte le spese *extra* dovute a questa indeterminatezza che oggi hanno avallato! E non è escluso che, nel caso in cui il Movimento 5 Stelle vada al Governo, questo non avvenga. Quindi, non datevi alla macchia, ma rimanete in zona, perché vi verremo a cercare. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Andiamo avanti. All'articolo 2 si specifica che il costo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria è di 8,3 miliardi di euro, certificato ai sensi dell'articolo 18, comma 1, dell'Accordo del 30 gennaio 2012, ed espresso alla data di valuta di gennaio 2012. Il predetto articolo 18, però, prevede che il costo stimato del progetto definitivo venga certificato da un terzo esterno. Nel Protocollo non vi è invece alcun riferimento alla certificazione dei costi a opera di un terzo esterno. In ogni caso, la certificazione prodotta dalla Tractebel Engineering è tutt'altro che definitiva e assodata, tenuto conto che a pagina 15 del documento di certificazione si dichiara testualmente: «D'altronde, se la soluzione alternativa sarà prescelta, gli studi futuri consentiranno di chiarire il progetto delle nuove opere e delle opere modificate e di perfezionare la stima attuale del costo e delle tempistiche di costruzione», generando così un'ulteriore indeterminatezza sui costi stessi dell'opera e sulla loro ripartizione tra Italia, Francia e Unione europea e, in ultima analisi, sul bilancio dello Stato per i prossimi anni. Anzi, per le prossime generazioni.

A conferma dell'approssimativa stima dei costi dell'opera, appare opportuno segnalare anche quanto affermato nella nota tecnica predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in risposta alle osservazioni del relatore, in cui si chiarisce che «Eventuali incrementi del costo certificato previsti dall'articolo 2 del Protocollo addizionale dell'Accordo del 24 febbraio 2015, saranno oggetto di appositi provvedimenti normativi». Ma voi avete comunque calcolato le coperture. Fare carte false o chiudere gli occhi pur di approvare questa ratifica infame non vi fa veramente onore. Qui si favorisce chi gonfia i costi, si favorisce chi lucra sulle grandi opere, si favoriscono gli amici degli amici, omettendo, nascondendo e facendoci assistere all'ennesima melina in Aula: di male in peggio.

Inoltre, sempre all'articolo 2, viene stabilito che: «Al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5 per cento». Per cui, se ne dovrebbe dedurre che il costo di 8,3 miliardi di euro, una volta attualizzato, inevitabilmente supererà i 9 miliardi di euro. A questo aggiungiamo che il tasso dell'1,5 per cento è solo stimato, magari sarà del 3 per cento, con un aumento dei costi spropositato, che, come ho detto, mi auguro in futuro possa essere pagato con i vostri soldi, non con quelli dei cittadini, che purtroppo ne hanno sempre meno.

All'articolo 3 viene previsto che: «In applicazione dell'articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio 2015, le

parti si impegnano a cooperare» per «prevenire ogni rischio o tentativo d'infiltrazione mafiosa nell'ambito della stipulazione e dell'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione della sezione transfrontaliera», conferendo «alla commissione intergovernativa l'incarico di lavorare all'elaborazione di un regolamento dei contratti» in materia di antimafia. Ed ecco che, con modalità del tutto singolari quanto improprie (per usare un eufemismo), sia l'Accordo che il Protocollo producono effetti giuridici internazionali, ossia l'elaborazione di un regolamento dei contratti prima ancora che i predetti atti siano ratificati e vigenti nell'ordinamento italiano, con ciò facendo sì che il Parlamento esamini un atto, il regolamento, prima ancora che le fonti del medesimo atto vengano ratificate. Vi state rendendo conto che siamo di fronte ad atti consequenziali che entrano in vigore gli uni sulla base degli altri, anche se non ancora in vigore? Qui questo non accade, perché sono già stati scritti tutti e li stiamo ratificando nel medesimo istante. Questo è un precedente, oltre che un abominio, perché ancora nessuno era arrivato ad una simile operazione. Ma si sa, per i senatori di questa legislatura va bene tutto: l'importante è servire il capo, la legge non conta più, conta solo assicurarsi una calda sedia per il futuro. Ma il vento cambierà, non vi preoccupate. State molto attenti.

Infine, con riferimento al regolamento, va osservato che esso ha ad oggetto la definizione delle regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa e di superare il problema dell'impossibilità di effettuare i controlli antimafia riferiti agli appalti, rilevata da più parti, ad esempio anche dal presidente dell'ANAC, Raffaele Cantone. Ma è chiaro come la procedura di ratifica sia inidonea a rendere operative, mediante lo strumento del regolamento, in luogo della modifica dei trattati, le norme italiane antimafia relative sia ai contratti pubblici conclusi dal promotore pubblico sia ai subappalti e ai subaffidamenti. (*Richiami del Presidente*).

Posso avere qualche minuto in più?

PRESIDENTE. Solo un paio, perché ha già parlato per venti minuti.

SCIBONA (*M5S*). Purtroppo i cittadini italiani pagheranno per decenni le conseguenze di questo atto, quindi, ora, due minuti in più non saranno tanti.

Andiamo oltre: mentre voi qui, miopi rispetto a quanto succede fuori e guidati dal mantra di chi vuole arricchirsi, votate quest'opera senza cognizione di causa, ecco che i nostri cugini d'oltralpe risultano ancora una volta un pochino più intelligenti, perché vanno a specificare molto bene tutti i passaggi.

Il 10 giugno 2016, il primo presidente della Corte dei conti francese ha indirizzato una comunicazione al primo ministro Manuel Valls in merito alla gestione dell'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) per l'esercizio 2009-2015. Nel rapporto, il presidente Migaud si è mostrato severo nei confronti della gestione, della *governance* e sulla situazione contabile dell'Agenzia, incaricata di allocare i finanziamenti pubblici necessari per la realizzazione delle grandi infrastrutture nazionali, inclusa la quota francese della Torino-Lione. In particolare, la Corte ha evidenziato che la gestione dell'AFITF sarà ancora meno sostenibile sotto il profilo finanziario in caso di realizzazione di nuovi grandi progetti quali la linea Torino-Lione, tenuto conto che il finanziamento del progetto, al di là dell'ipotesi di cofinanziamento europeo, è, in termini di *budget*, ampiamente fuori dalla portata dell'Agenzia, sia con riferimento al 2019 che più in là nel tempo.

Badate che l'intervento della magistratura contabile transalpina si inserisce in un percorso di progressivo e radicale ripensamento delle politiche del trasporto ferroviario in Francia, che ha raggiunto il proprio culmine in tempi recenti: il 22 aprile 2013 il Governo francese ha infatti pubblicato le raccomandazioni della missione Bianco, incaricata dall'Esecutivo di stilare linee guida per il futuro dei trasporti su ferro, dalle quali si evince il disinvestimento da nuove linee ad alta velocità. Chissà come mai.

Signor Presidente, ho ancora qualche pagina da leggere, quindi chiedo di consegnare la restante parte del mio intervento, affinché sia pubblicato nei Resoconti della seduta odierna.

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza in tal senso. Le ricordo che ha ancora un minuto di tempo, senatore Scibona.

SCIBONA (*M5S*). Grazie, signor Presidente.

Per non tediare i colleghi e non frenare il progresso che sicuramente l'Assemblea vorrà mandare avanti, concludo con l'auspicio - anche se ormai non ci credo neanche più - che il Senato blocchi questo abominio legislativo internazionale. L'Italia ha bisogno di ben altre cose, rispetto a questa linea, che non ha alcun senso di essere realizzata, perché realizzandola toglieremmo alle infrastrutture italiane la possibilità di essere mantenute e aggiornate all'occorrenza, secondo le necessità reali del Paese. Mi auguro dunque che qualcuno si metta una mano sulla coscienza e dica di no. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

[SANGALLI](#), *relatore*. Signor Presidente, farò una replica breve e, se mi consente, esporrei brevemente alcune argomentazioni, chiedendo di consegnare il testo scritto del mio intervento, affinché sia pubblicato nei Resoconti della seduta odierna. Come ho detto, illustrando la mia relazione, oggi ci occupiamo della ratifica di un accordo tra Italia e Francia attinente alla costruzione della linea Torino-Lione. La nuova linea rappresenta un passaggio fondamentale di modernizzazione del nostro Paese, è condivisa tra noi, la Francia e l'Unione europea. Tutto ciò che è stato detto è ovviamente frutto di opinioni diverse. Questa Assemblea e tutto il Parlamento hanno avuto modo di confrontarsi sull'opera, sulla sua utilità e sulle sue caratteristiche e, ovviamente, è difficile che le opinioni, quando sono troppo diverse o preconcettualmente diverse, possano collimare negli atti, in questo caso un atto di ratifica dell'accordo tra due Stati.

Voglio evidenziare che le procedure che si adottano nell'accordo in esame sono state ampiamente adottate in altri trattati internazionali. Certamente, la Francia le ha applicate, acconsentendo anche all'assunzione della legislazione del Paese con cui realizza l'accordo come prevalente rispetto alla propria legislazione nazionale. Dico questo perché la normativa antimafia entrerà nel regolamento dell'accordo, diventandone parte sovraordinata rispetto alla legislazione francese e ciò è avvenuto con modalità identiche quando si è trattato della realizzazione del *tunnel* della Manica o di altri interventi infrastrutturali che non voglio adesso ricordare.

La necessità di quest'opera è nota ed è quella di collegare il traffico delle merci ad una direttrice europea ad altissima intensità di produzione non essendo, la linea attuale, adeguata per entrare in questo ambito. Si collegano alcune delle aree più industrializzate d'Europa e i margini di crescita economica di questa operazione, per chi la vuole vedere con obiettività, sono indiscutibili negli anni. Si tratta infatti di infrastrutture che misurano la propria validità in una prospettiva storica: se dovessero misurarla nel brevissimo periodo, non avrebbero tutta questa portata strategica.

Dal punto di vista dei costi, nella relazione mi pareva di essere stato chiaro: l'Accordo prevede una quota complessiva di intervento pari a circa 8,3 miliardi di euro; la quota di competenza dell'Italia è di circa 2,9 miliardi di euro, la quota di competenza dell'Unione europea è di circa 3,3 miliardi di euro, quella di competenza della Francia è di circa 2,87 miliardi di euro.

L'elemento che ha interessato maggiormente il lavoro della Commissione è la compatibilità tra le due legislazioni e l'assunzione nella legislazione corrente francese di tutte le nostre norme antimafia. Questo, da verifiche che abbiamo fatto approfonditamente, corrisponde esattamente alla realtà. Questa opera vede la messa in campo di una commissione di natura prefettizia, come capita per la certificazione antimafia in Italia, tra il prefetto francese e quello di Torino, commissione che opererà sulla base di un regolamento che diventa norma sovranazionale.

Crediamo che questa ratifica debba essere fatta nei tempi dati, perché questo consentirebbe di essere in regola con l'intervento e il supporto europeo.

[PRESIDENTE](#). Il rappresentante del Governo non intende intervenire in sede di replica.

Comunico che è pervenuto alla Presidenza - ed è in distribuzione - il parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti, che verrà pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna.

La Presidenza dichiara inammissibili l'emendamento 1.3, in quanto privo di reale portata modificativa,

nonché gli emendamenti da 1.103 a 1.110, in quanto volti a condizionare la ratifica di un accordo già sottoscritto.

In relazione alle modifiche approvate in sede referente per soddisfare le condizioni poste ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione dalla Commissione bilancio, risultano altresì inammissibili le proposte 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14 e 3.15.

Passiamo all'esame degli articoli, nel testo proposto dalla Commissione.

Procediamo all'esame dell'articolo 1, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANGALLI](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.

[DELLA VEDOVA](#), *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.1, sostanzialmente identico agli emendamenti 1.100 e 1.2.

[SCIBONA](#) (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIBONA (M5S). Signor Presidente, intervengo per ribadire che gli emendamenti presentati rappresentano il minimo sindacale, perché su un disegno di legge di ratifica si può fare poco. Essi mirano a darvi l'ultima possibilità per evitare questo scempio giuridico.

La questione, come ho detto, è che i protocolli aggiuntivi devono essere approvati in maniera separata dall'accordo vero e proprio, e in maniera conseguente e successiva, e che i costi di questa opera non sono attualizzati con un tasso dell'1,5 per cento e non c'è certezza né del finanziamento da parte europea, né di quello che sarà il costo finale per il Governo italiano.

Per quanto riguarda la questione della legislazione antimafia, mi sembra che, come già detto, un regolamento *inter partes* non possa assolutamente essere considerato un testo di legge vigente in un Paese straniero. Voi continuate a sostenere che tale legislazione è stata recepita; vedremo poi, quando la *gendarmerie* dovrà inseguire i mafiosi italiani, come farà.

[SANTANGELO](#) (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO (M5S). Chiediamo che le votazioni vengano effettuate a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

[PRESIDENTE](#). Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

(La richiesta risulta appoggiata).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.1, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, sostanzialmente identico agli emendamenti 1.100, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori, e 1.2, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

L'emendamento 1.3 è inammissibile.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.4, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, identico all'emendamento 1.101, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 1.102, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori, fino alle parole «*lettera b*)».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 1.5.

Gli emendamenti da 1.103 a 1.110 sono inammissibili.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 1.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'esame dell'articolo 2, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANGALLI](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sugli emendamenti identici 2.1 e 2.100.

[DELLA VEDOVA](#), *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Non essendo stati presentati sull'articolo 2 altri emendamenti oltre quello soppressivo 2.1, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, identico all'emendamento 2.100, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori, passiamo alla votazione del mantenimento dell'articolo stesso.

SANTANGELO (*M5S*). Chiediamo che le votazioni vengano effettuate a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

(La richiesta risulta appoggiata).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del mantenimento dell'articolo 2.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'esame dell'articolo 3, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANGALLI](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti all'articolo 3.

[DELLA VEDOVA](#), *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.1, identico all'emendamento 3.100.

SANTANGELO (*M5S*). Chiediamo che le votazioni vengano effettuate a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

(La richiesta risulta appoggiata).

Procediamo con l'emendamento 3.1, identico all'emendamento 3.100, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (*M5S*). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.1, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, identico all'emendamento 3.100, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'emendamento 3.2, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (*M5S*). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.2, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'emendamento 3.3, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (*M5S*). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.3, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 3.101, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori, fino alla parola «previa».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Risultano pertanto preclusi la restante parte e gli emendamenti 3.102 e 3.103.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.104, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.105, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'emendamento 3.4, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (*M5S*). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.4, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.5, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, sostanzialmente identico all'emendamento 3.106, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'emendamento 3.6, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (*M5S*). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.6, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'emendamento 3.7, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (*M5S*). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.7, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Passiamo all'emendamento 3.8, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (*M5S*). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 3.8, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, fino alle parole «*secondo periodo*».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 3.9.

Passiamo all'emendamento 3.107, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

CERVELLINI (*Misto-SI-SEL*). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.107, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Gli emendamenti da 3.10 a 3.15 sono inammissibili.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.16, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 3.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Passiamo all'esame dell'articolo 4, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANGALLI](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su entrambi gli emendamenti presentati.

[DELLA VEDOVA](#), *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Non essendo stati presentati sull'articolo 4 altri emendamenti oltre quelli soppressivi 4.1, presentato dal senatore Scibona e altri senatori, e 4.100, presentato dal senatore Cervellini e altri senatori, passiamo alla votazione del mantenimento dell'articolo stesso.

SANTANGELO (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

(La richiesta risulta appoggiata).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del mantenimento dell'articolo 4.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Passiamo alla votazione finale.

CROSIO (*LN-Aut*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Presidente, intervengo solo per ribadire il voto favorevole del nostro Gruppo al provvedimento in esame, sottolineando che in questa fase sarebbe stato assolutamente necessario che il Governo facesse sentire, anche in ambito europeo, la propria voce proprio per rivendicare quanto detto da parte mia a nome del Gruppo in discussione generale.

Purtroppo il Governo è in stato confusionale, ma per fortuna ha ereditato qualcosa di buono. È bene che porti avanti in ambito internazionale questa ratifica, sperando che chi verrà dopo riesca - e sicuramente riuscirà - a fare di meglio.

GAMBARO (*AL-A*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAMBARO (*AL-A*). Signor Presidente, anch'io preannuncio il voto favorevole del mio Gruppo sul provvedimento al nostro esame. Si tratta di un protocollo addizionale dell'Accordo italo-francese che era stato già stato scritto il 29 gennaio 2001 e ratificato con la legge n. 228 del settembre 2002.

Oggi l'Accordo si concentra sostanzialmente sul regolamento, sui contratti e la normativa antimafia, la certificazione dei costi dell'opera e l'aggiornamento del piano finanziario. L'Italia si era impegnata a ratificare l'Accordo entro il gennaio 2017, data che l'Unione europea ha definito tassativa per sbloccare i finanziamenti comunitari a favore della nuova linea ferroviaria. (*Applausi dal Gruppo AL-A*).

CERVELLINI (*Misto-SI-SEL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERVELLINI (*Misto-SI-SEL*). Signor Presidente, nelle scorse settimane una raffica di arresti in due operazioni dei Carabinieri a Roma e della Guardia di finanza a Genova per presunti episodi di corruzione nei contratti di subappalto ha mostrato ancora una volta quello che noi di Sinistra Italiana e SEL abbiamo sempre denunciato: c'è un verminaio strettamente collegato al sistema delle grandi opere, dal terzo valico Milano-Genova, al sesto macro lotto della A3 Salerno-Reggio Calabria, il Mose e quant'altro.

Tra l'altro, spesso si fa uso di trucchetti; ad esempio, quello utilizzato per la A3, Salerno-Reggio Calabria, di cui si annuncia l'inaugurazione e il termine dei lavori con il trucco squallido di anticipare la fine della tratta. Quindi inaugureremo il termine della Salerno-Reggio Calabria, ma non è vero: è un clamoroso falso.

In passato, di fronte alle responsabilità del Governo nel sistema tentacolare della corruzione in tutta Italia, dall'alta velocità alle autostrade (con i soliti noti coinvolti, quali il *dominus* Incalza, il superdirigente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, o Stefano Perotti, direttore dei lavori della metro C di Roma), avevamo chiesto un taglio netto con le pratiche in uso per archiviare definitivamente la legge obiettivo, madre delle ventennali - e allo stesso tempo quotidianamente rinnovate - pratiche corruttive.

Sulla stessa TAV sono intervenuto in più occasioni: si tratta di un'opera, come molte altre, portata avanti in spregio alla volontà dei cittadini dei territori della Val di Susa, addirittura militarizzata (come è stato detto, sembra tra la Palestina e Israele).

Con Sinistra Italiana-SEL lo abbiamo ribadito da sempre. Si tratta di un'opera pericolosa, oltre che costosa e inutile per il futuro del Paese, di impatto devastante. Mi riferisco, solo a titolo di esempio, alle polveri sottili degli scavi per il *tunnel* geognostico del cantiere TAV di Chiomonte, nella ormai distrutta Val Clarea.

Nonostante tutti abbiano continuato a smentire dati ambientali preoccupanti, come l'allora ministro dei trasporti Maurizio Lupi nell'aprile 2014, durante la discussione sulla ratifica al Senato dell'Accordo tra Italia e Francia, per dare il via libera definitivo, io ho evidenziato la pericolosità dello scavo in Val

Susa, sulla base dei dati dell'ARPA di Ivrea e del Politecnico di Torino, che non lasciavano dubbi in merito ai valori allarmanti di uranio e amianto. Avevo chiesto personalmente l'acquisizione di questi dati, per un'attenta valutazione, poiché tutti noi temevamo per la salute delle lavoratrici e dei lavoratori. Evidentemente, però, queste sono le umane sorti e progressive, che con l'alta velocità travolgono la vita delle persone e vanno contro natura. Senza contare, poi, il fiume di denaro pubblico. Nelle nostre proposte e valutazioni critiche al DEF 2016, noi avevamo prospettato la possibilità di recuperare circa sei miliardi di euro, rinunciando agli inutili e costosi F35 e alla TAV Torino-Lione. Nessun ascolto, però, ed eccoci oggi a ratificare i lavori definitivi della sezione transfrontaliera.

Il nostro contributo, a questo punto, non poteva che rifarsi agli emendamenti, che abbiamo rafforzato con alcune condizioni tassative. Abbiamo chiesto l'integrale attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione nelle opere pubbliche della criminalità organizzata; che siano preventivamente e precisamente verificate le eventuali inadempienze da parte dei soggetti pubblici e privati, dalla costituzione di TAV SpA sino alla data di entrata in vigore di questa legge; che sia preventivamente assicurato che il sistema di integrazione della rete garantisca la piena interoperatività e cooperazione fra ferrovie a livello nazionale ed europeo; che siano acclarati i costi complessivi del progetto, individuando quelli sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato per la progettazione, la gestione delle relazioni contrattuali e per altre opere strettamente correlate al progetto.

Abbiamo anche posto la condizione che venga istituito un tavolo tecnico cui partecipino tutti i soggetti istituzionali coinvolti e le comunità locali interessate, al fine di verificare se sussistano le condizioni per l'avvio dei lavori connessi alla realizzazione della sezione transfrontaliera della parte in comune.

È ormai chiaro, però, in base all'atteggiamento e al comportamento tenuti in fase di esame degli emendamenti, che il Governo è andato avanti, ed andrà avanti, del tutto indifferente al legittimo dissenso più volte espresso dagli enti locali e dai cittadini, tentando una spregiudicata criminalizzazione di cittadini, intellettuali e artisti che contrastano questo assurdo e diseconomico progetto.

Noi ribadiamo che in questa complessa vicenda la concertazione resta un passo fondamentale per arrivare a politiche concrete di tutela dell'equilibrio idrogeologico e paesaggistico dell'area. Sul mancato confronto con gli enti locali e il mondo associativo abbiamo più volte chiesto al Governo di rispondere, in particolare sulla sostenibilità ambientale ed economica dell'intero progetto e sulla necessità di vigilare sulle convenzioni e sugli appalti per la realizzazione dei lavori.

Faccio un ultimo appello alla ragionevolezza. A me sembra che, a differenza che nel nostro Paese, in Francia, anche se i nostri *media* non ne danno assolutamente contezza e informazione - come su molti altri temi importanti - vi siano appunto una grande attenzione e una grande preoccupazione. Leggo, appunto, su diversi giornali, che la controversa linea Torino-Lione in Francia trova sempre meno consensi. Non a caso, la richiesta di otto senatori fa seguito al parere contrario espresso già due volte dalla Corte dei conti francese, secondo la quale un'eventuale decisione dello Stato di proseguire con questo progetto sarebbe estremamente preoccupante per l'equilibrio futuro delle finanze pubbliche francesi. Risuonano, quindi, tali preoccupazioni nel Senato francese, dove le fondamenta del *tunnel* ferroviario paiono diventare sempre più fragili. In Italia, viceversa, non vi è l'attenzione dovuta, non solo alle questioni ambientali, ma al saccheggio delle ultime poche risorse a disposizione del nostro Stato.

Soprattutto quando interveniamo su vicende di dissesto idrogeologico o su tragedie inerenti a fenomeni sismici (siamo coscienti del fatto che non stiamo parlando di qualcosa di astratto, ma di molto drammaticamente concreto), sappiamo che, in un contesto caratterizzato da esiguità di risorse, la politica compie delle scelte così sciagurate da far sparire miliardi in opere che presentano grandi criticità anche dal punto di vista dell'efficacia, cioè della necessità di conseguire quei risparmi e quelle ulteriori capacità di trasporto, e si confermano in maniera veramente testarda scelte di questo tipo. Ebbene, al di là della propaganda, questo lo si fa a fronte del fatto che non si prevedono le risorse - che dovrebbero invece essere stanziare con certezza - per gli interventi nelle zone colpite dal sisma e per le

iniziative concernenti la capacità di prevenire tali tragedie (e sappiamo che oggi ci sono anche le tecnologie per farlo ma occorrono le risorse). Così come, per quanto riguarda il dissesto idrogeologico, attesto che siamo nell'imminenza di una stagione invernale che ha già cominciato a far sentire i suoi primi segni drammatici. (*Applausi dal Gruppo Misto-SI-SEL*).

[GAETTI](#) (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAETTI (M5S). Signor Presidente, oggi siamo chiamati a votare il disegno di legge che reca l'autorizzazione alla ratifica ed alla esecuzione di ben tre atti (Accordo, protocollo addizionale e regolamento), nonché dei relativi tre allegati, concernenti l'avvio dei lavori della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Va detto in premessa che il primo Accordo tra Italia e Francia per la costruzione di questo tunnel ferroviario risale al 29 gennaio 2001: sono passati ben quindici anni e stiamo ancora qui a discutere di un tunnel la cui necessità è già stata superata nei fatti. Se sono stati necessari quindici anni per l'inizio dei lavori, quando saranno mai terminati? Visto che amate i pronostici e le lotterie, credo che questi atti servano per implementare il mondo delle scommesse.

Come dicevo, sono tre atti fondamentali, formalmente lacunosi, pieni di incongruenze, come è stato ampiamente sottolineato nella discussione generale e dalla questione pregiudiziale. Tra le discrepanze vorrei stigmatizzare il fatto che, per esempio, nell'Accordo viene prevista la possibilità di apportare modifiche nella parte che disciplina la commissione dei contratti, composta da 12 membri, con scambi di lettere - speriamo non con i piccioni - tra le medesime parti. In questo modo si permette che gli eventuali emendamenti proposti sfuggano alla valutazione ed alla successiva ratifica parlamentare. Ricordo che le parti modificabili attraverso scambi di lettere risultano interessare ambiti rilevanti e piuttosto delicati.

Un altro elemento di forte criticità dell'Accordo è il trasferimento al promotore pubblico del ruolo di gestore di infrastruttura della linea storica Bardonecchia-Modane. Inoltre lasciatemi dire che sono molto perplesso del fatto che i due rappresentanti dei Governi italiano e francese abbiano firmato l'Accordo riportando la data sbagliata, ovvero retrofissata di un anno. Se non si è capaci di scrivere una data, figuriamoci come si interviene sui contenuti di un Accordo che sono davvero molto complessi.

Il secondo atto, il protocollo, prevede all'articolo 2, comma 1, che le parti fissino la stima del costo dell'opera in 8.300 milioni di euro. Detto costo sarebbe dovuto essere certificato da una società terza, come stabilito dall'accordo del 2012, ma nel protocollo non ci sono riferimenti alla certificazione di un terzo esterno. Inoltre il costo dovrebbe essere attualizzato, raggiungendo la cifra di 9,69 miliardi di euro. Per aggiornare il costo si usa un indice le cui modalità di calcolo sono stabilite nel protocollo stesso, ma il dato interessante è che il protocollo precisa dettagliatamente per il lato francese di spesa il relativo indice di riferimento per ciascuna categoria, mentre per i costi del lato italiano si utilizzano generiche ed ambigue indicazioni. Ribadisco ulteriormente che il costo è una stima, quindi non è certo. Inoltre nella certificazione prodotta il 3 maggio 2016 si sottolinea come non sarà possibile perfezionare la stima attuale del costo in base alla soluzione prescelta.

Va aggiunto poi che il *grant agreement* stipulato il 25 novembre 2015 assegna un contributo di 814 milioni di euro a fronte di spese programmate di 1915 milioni di euro da realizzarsi entro il 31 dicembre del 2019. Pertanto, allo stato attuale, non vi sono documenti che attestino ulteriori futuri stanziamenti dell'Unione europea.

Interessante poi notare nell'articolo 3 l'impegno per prevenire ogni rischio o tentativo di infiltrazione mafiosa, delegando ad una commissione intergovernativa l'incarico di elaborare un regolamento dei contratti estremamente rigoroso. Questo articolo 3 è un capolavoro in quanto, con modalità del tutto singolari quanto improprie, sia l'Accordo che il protocollo producono effetti giuridici internazionali, ossia l'elaborazione di un regolamento dei contratti, prima ancora che i predetti atti siano ratificati e vigenti nell'ordinamento italiano; con ciò facendo si consente che il Parlamento esamini un atto, il regolamento, prima ancora che le fonti del medesimo atto vengano ratificate.

Il regolamento si compone di 15 articoli e ben due allegati e ha come oggetto la definizione delle regole applicabili. Al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa, viene costituita una struttura binazionale con due prefetti (uno italiano ed uno francese) che dovranno valutare i titoli delle ditte sulla scorta della *white list* italiana. Abbiamo visto quanto sia complicata la gestione delle *white list* anche in Italia con tutte le nostre banche dati, figuriamoci quando dovremo confrontarci con ditte che hanno sede all'estero, in tutta Europa. Quindi sarà matematico che la *white list* avrà un peso veramente molto ridotto.

Diciamo subito che la trasparenza non è una priorità, visto che il direttore generale di TELT (tunnel euralpin Lyon Turin), cioè il soggetto promotore del TAV, è stato rinviato a giudizio per omissione di atti d'ufficio, per non aver reso pubblici gli atti dell'Osservatorio. Speriamo poi che la struttura binazionale sia migliore rispetto a quella di Expo; dopo tanti tavoli tecnici e controlli si scopre che i padiglioni cinese e dell'Ecuador sono stati costruiti da ditte risultate pulite, ma di fatto, come risultato dalle ultime intercettazioni, infiltrate dalla 'ndrangheta.

Da ultimo dobbiamo ricordare i dubbi espressi il 10 giugno 2016 dal presidente della Corte dei conti francese, evidenziando come l'Agenzia francese per il finanziamento delle infrastrutture abbia un *budget* ampiamente fuori portata rispetto al costo di questa opera.

Dopo aver analizzato la forma del provvedimento, che è assai lacunosa, dovrei entrare nell'analisi del progetto tunnel, ma questo è stato già fatto particolarmente bene dai miei colleghi in discussione generale. Vorrei ricordare solo che saranno movimentati 20 milioni di metri cubi di roccia con concentrazioni di amianto del 1 per cento (a tal fine sappiamo che si sta cambiando il meccanismo regolamentare di questi inerti e si sta alzando la soglia per poterli considerare materiali non pericolosi), 7 milioni di metri cubi di calcestruzzo e un milione di tonnellate di acciaio. Per non parlare poi dell'indebitamento che dovranno pagare le future generazioni, in quanto questa struttura, com'è stato ampiamente dimostrato, non si paga con l'uso, pertanto senza alcun tipo di utilità per il trasporto merci e per il trasferimento modale.

Gli ingegneri hanno scritto un bellissimo libro sulle ragioni del no, suona bene questo termine; 150 ragioni che smontano punto per punto quanto hanno raccontato su questa inutile e costosa opera, che nessuno ha poi contestato.

La cosa che ritengo davvero fondamentale è che sia ben chiaro chi vuole questo tunnel: chi firma gli atti abbia un nome e cognome, perché il tempo passa e quando tutti avranno la matematica evidenza delle nefandezze perpetuate, il responsabile dei fatti dovrà essere certo, non potrà nascondersi nell'anonimato, non potrà dire di aver firmato atti a sua insaputa, che i conti erano sbagliati, che i fatti potevano essere letti in modo diverso. Oggi i giovani valsusini sanno e capiscono: Internet ha la memoria lunga, chiederanno spiegazioni, e voi dovrete dargli una risposta. Non vorrei allora essere nei vostri panni.

Detto questo, annuncio il voto contrario del mio Gruppo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Saluto ad una rappresentanza di studenti

[PRESIDENTE](#). Saluto docenti e studenti dell'Istituto statale di istruzione superiore «Luigi de' Medici» di Ottaviano, in provincia di Napoli, che stanno assistendo ai nostri lavori. (*Applausi*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2551 (ore 12,28)

[CARRARO](#) (FI-PdL XVII). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARRARO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, vorrei innanzitutto ricordare che Berlusconi, Forza Italia e il centrodestra sono sempre stati favorevoli alle opere e alle infrastrutture strategiche, come lo è quella al nostro esame. È vero, in questo momento il commercio internazionale è in crisi, ma penso che noi dobbiamo lavorare affinché gli italiani - i nostri figli, i nostri nipoti - possano beneficiare di una ripresa economica per la quale bisogna assolutamente impegnarsi. La ripresa è legata anche alla realizzazione di grandi infrastrutture e di investimenti produttivi come questo e non, viceversa, a quello che troppo spesso fa questo Governo, indebitando il Paese per aumentare sensibilmente la spesa corrente.

Vorrei, poi, ricordare che questa infrastruttura beneficia di un contributo dell'Europa. Ci lamentiamo che l'Europa fa poco - ed è vero e lo diciamo con convinzione - ma non dobbiamo assolutamente perdere le occasioni che ci dà.

Infine, vorrei sottolineare come con questa ratifica realizzata tempestivamente facciamo bella figura nei confronti dell'Europa e così speriamo di porre riparo ad alcune manifestazioni un po' folkloristiche, tipo togliere le bandiere europee o altro, che il Governo sta realizzando in questi giorni.

Signor Presidente, per queste motivazioni, che ho cercato di sintetizzare, Forza Italia voterà convintamente a favore di questa ratifica. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

[ESPOSITO Stefano](#) (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ESPOSITO Stefano (*PD*). Signor Presidente, con la ratifica di questo Accordo tra Italia e Francia si arriva a conclusione di un lungo percorso - forse troppo lungo - per la realizzazione di un'opera, non solo definita strategica dal Governo italiano e dal Governo francese, ma voluta fortemente, come dimostrano l'interesse, l'attesa e il contributo economico che è stato messo in campo, anche dall'Unione europea.

Si sente spesso parlare di ambiente. Da più parti ci si riferisce a questa linea ferroviaria come a un'opera che danneggia l'ambiente. La nuova linea Torino-Lione è invece un'infrastruttura che salvaguarda l'ambiente. Voglio ricordare che ogni anno, sulle Alpi, nella parte italofrancese, 2,5 milioni di mezzi pesanti attraversano le nostre strade, con un impatto ambientale che credo non sia necessario ricordare.

L'Europa - quella che ci piace, quella che lavora anche attraverso le reti di comunicazione a costruire una vera sensibilità europea e non solo l'Europa dell'austerità - ha tra i propri obiettivi il trasferimento modale: togliere camion dalla strada e farli viaggiare su ferrovia. Questa strategia riguarda anche gli impegni presi dall'Europa - se ne è parlato in quest'Aula nelle scorse settimane - per la riduzione dei gas serra. L'obiettivo che ci si pone e che sarà realizzato con l'entrata in funzione di questa nuova linea sarà di togliere un milione di mezzi pesanti dalle strade italiane e francesi all'altezza delle nostre Alpi.

La linea storica di cui molto - forse troppo - si parla fu voluta, devo dire con grandissima lungimiranza, da Camillo Benso di Cavour: è un tunnel ferroviario del 1871 che ha dato la possibilità di sviluppare gli scambi economici e le relazioni sociali e culturali tra Italia e Francia. Purtroppo, con tutti gli sforzi di ammodernamento possibili, è un'infrastruttura che non ha la possibilità di svolgere quella funzione di togliere i camion dalla strada per metterli sulla ferrovia.

Ricordiamoci sempre che l'interscambio tra i Paesi dell'area (Francia, Spagna e Inghilterra), cioè quelli che saranno interessati dall'utilizzo di queste infrastrutture, è di 40 milioni di tonnellate l'anno e vale 130 miliardi. Questo spiega bene le ragioni per le quali l'Europa, per una volta non dimenticando il libro bianco di Jacques Delors, che parlava delle reti infrastrutturali come della vera realizzazione dell'Europa, come delle arterie attraverso cui far scorrere davvero i rapporti all'interno dell'Europa, ha messo un contributo rilevante, pari al 40 per cento. Questa è una delle opere europee maggiormente cofinanziate.

Permettetemi di dire un'ultima cosa. Si parla spesso delle infiltrazioni nelle grandi opere e si cita a sproposito quello che avviene sul terzo valico. Vorrei ricordare che quest'opera non la realizziamo con il contraente generale, né con quei meccanismi che quest'Assemblea, il Partito Democratico e molte

forze politiche con il nuovo codice degli appalti hanno deciso di cambiare concludendo tali esperienze. È un'opera che si realizza in un altro modo; è un'opera pilota. Dico anche ai colleghi, perché credo che ogni tanto un po' di orgoglio nazionale non faccia male, che la Francia ha accettato di applicare la normativa antimafia italiana, trasponendola all'attività di un Paese terzo (perché la Francia è un Paese terzo rispetto a noi). Questo è un relevantissimo passo in avanti nelle relazioni europee e nella comprensione, da parte degli altri Paesi del fenomeno delle infiltrazioni e della criminalità, che come sappiamo travalica i confini. È anche un grandissimo successo del Governo italiano e di tutti quelli che hanno creduto e che credono nella possibilità di realizzare grandi opere tenendo fuori la criminalità organizzata e i mafiosi e soprattutto ponendo grandissima attenzione al raggiungimento degli obiettivi nei costi stabiliti. Questo Accordo è la certificazione finale di tutto ciò. Oggi è una giornata molto importante, perché chiudiamo il processo di approvazione e mettiamo il promotore pubblico misto italo-francese, con la presenza dell'Unione europea, nelle condizioni di poter avviare finalmente la progettazione definitiva di quest'opera e la realizzazione dei cantieri. È una giornata storica, perché ci mette finalmente al passo con il raggiungimento di un obiettivo: quello di dire oggi che ci sarà un'opera pubblica, una grande opera pubblica internazionale, i cui costi sono codificati. Non dovremo più rincorrere, come spesso è avvenuto in questi anni, l'aumento inutile dei costi a danno dei soldi dei contribuenti. I cittadini italiani oggi sanno che quell'opera ha un costo definito, controlli certi e una normativa che impedirà alla criminalità organizzata di attraversare il confine e di utilizzare norme più favorevoli, perché le norme antimafia sono quelle italiane e saranno norme che garantiranno la trasparenza.

Per questa ragione, annuncio il voto favorevole del Partito Democratico. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

[SANTANGELO](#) (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO (M5S). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

[PRESIDENTE](#). Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

(La richiesta risulta appoggiata).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge, nel suo complesso.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Sui lavori del Senato

[PRESIDENTE](#). Informo che, come comunicato ai Gruppi parlamentari per le vie brevi, nella seduta di *question time* di domani, alle ore 16, il ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, onorevole Marianna Madia, risponderà a quesiti sui seguenti argomenti: ripresa della contrattazione nel pubblico impiego; riforma della disciplina della dirigenza pubblica.

Appreziate le circostanze, passiamo agli interventi di fine seduta.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

[ROMANI Maurizio](#) (Misto-Idv). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMANI Maurizio (Misto-Idv). Signor Presidente, torno nuovamente a parlare dell'epatite C.

Avendo visto la puntata di lunedì scorso della trasmissione «Report», ho appreso che è avvenuto quello che noi dell'Italia dei Valori avevamo preannunciato quando ho parlato della mozione che abbiamo presentato in Senato per risolvere il problema dell'epatite C. Il servizio apparso in tv ha mostrato persone che si recano in India per comprare il farmaco, perché in Italia è impedito loro curarsi, visto che attualmente, in ragione dei costi, ci possiamo permettere di trattare solo i casi più gravi. Abbiamo anche visto che esiste un commercio parallelo di farmaci assolutamente non controllati e che dei *broker* portano in India i malati di epatite C, alcuni dei quali vengono convinti a comprare un farmaco nelle farmacie di strada e tornano in Italia con dei prodotti che, nel 75 per cento dei casi, sono totalmente taroccati.

Che per gli alti costi di un farmaco ci venga impedito in Italia di poter trattare le persone più giovani, che sono poi quelle che trasmettono la malattia, lo ritengo un assurdo e una discriminazione che il nostro Paese sta operando nei confronti di persone che considera malati di serie B rispetto a coloro che hanno già la cirrosi o rischiano di doversi sottoporre a un trapianto di organi. Questa è una profonda ingiustizia sociale, totalmente inaccettabile dal punto di vista etico.

Mi chiedo perché dobbiamo sempre vedere a volte i giornalisti e altre volte i giudici prendere il nostro posto nel garantire la giustizia ai pazienti e alle persone che soffrono. Noi dell'Italia dei Valori vogliamo che il nostro Governo, così come batte i pugni in Europa per non dover rispettare totalmente i limiti di bilancio che ci vengono imposti, dimostri la stessa forza nel battere i pugni sul tavolo contro delle aziende farmaceutiche che fanno della salute delle persone un meccanismo puramente speculativo.

Per questo motivo, spero che la nostra mozione, sottoscritta da colleghi di destra, di sinistra e di centro - si tratta non di una questione politica, ma di giustizia - venga finalmente portata all'esame dell'Assemblea. Dobbiamo parlare di questo argomento e cercare di trovare una soluzione, che potrebbe anche non essere quella suggerita dalla mozione. L'Italia dei Valori crede in questa battaglia e vi spinge tutti a promuovere, nella prossima Conferenza dei Capigruppo, l'inserimento dell'esame della mozione nel calendario dei lavori. *(Applausi dei senatori Bencini, Dirindin e Floris).*

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

[PRESIDENTE](#). Le mozioni, interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta *(ore 12,42)*.

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

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 ([2551](#))

PROPOSTA DI QUESTIONE PREGIUDIZIALE

QP1

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinta

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2551, il quale reca l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione:

a) 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;

b) del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016,

premesso che:

l'articolo 1 del disegno di legge in titolo prevede al proprio interno l'autorizzazione alla ratifica, in capo al Presidente della Repubblica, di entrambi gli atti pattizi citati alle lettere a) e b) di cui innanzi. Così facendo i membri del Senato della Repubblica non potranno esprimere il proprio voto in maniera difforme tra il primo e il secondo Trattato di cui si propone la ratifica. L'Assemblea del Senato infatti, per rispettare la disposizione contenuta al primo periodo dell'articolo 72 della Costituzione - prevedente l'approvazione del disegno di legge con votazione articolo per articolo, prima in Commissione e poi in Assemblea - non permetterà ai Senatori di esprimersi, a mero titolo d'esempio, favorevolmente sul Trattato di cui alla lettera a) e contrariamente al trattato di cui alla lettera b);

il disegno di legge in titolo reca proposta di ratifica dei suddetti trattati bilaterali in attuazione 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. Accordo ratificato con legge del 23 aprile 2014, n. 71. L'accordo citato, a sua volta, rappresenta espressamente il «protocollo addizionale» dell'Accordo quadro del 2001. Con riferimento a questi ultimi atti pattizi, si segnala che il 27 giugno 2013 la Repubblica Francese, Commissione Mobilità 21, istituita presso il Ministero dell'Ambiente, ha escluso, nella sua relazione finale, di procedere ai raccordi alle linee esistenti: «... date le incertezze sul calendario del tunnel di base, la Commissione non è stata in grado di garantire che il rischio di saturazione della linea e del conflitto sulla linea che giustificerebbero la realizzazione del progetto, avverrebbe prima del 2035-2040. Pertanto, essa classifica il progetto di accesso al collegamento bi-nazionale Torino-Lione come seconda priorità indipendentemente dallo scenario finanziario considerato». Ciò rilevato, occorre ricordare che dunque ogni condizione che infici il primo atto, determina la nullità del secondo; questa condizione, la ratifica di un accordo ineseguibile, costituirebbe già di per sé una palese violazione dell'articolo 97 della Costituzione che impone il buon andamento della Pubblica Amministrazione,

premesso inoltre che:

Italia e Francia il 24 febbraio 2015 hanno sottoscritto l'Accordo, di cui alla lettera a) del primo capoverso del presente documento, «per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione». Detto Accordo prevede un Protocollo addizionale - composto da 4 articoli, avente medesimo oggetto e da concludersi «a mezzo scambio di lettere» ai sensi dell'articolo 3 dell'Accordo medesimo - siglato l'8 marzo 2016. Non risulta, dagli atti forniti al Parlamento, lo scambio di lettere di cui al citato articolo 3 dell'Accordo del 24 febbraio 2015. Il Protocollo risulta siglato congiuntamente, in modo simile all'Accordo;

ancor più nel dettaglio, il citato articolo 3 dell'Accordo definisce il «costo certificato del progetto ... a valuta gennaio 2012». Detto costo è «validato», come accennato al capoverso precedente, tramite il Protocollo addizionale che si intende ratificare contemporaneamente all'accordo. Protocollo che si sarebbe dovuto concludere, come disposto dall'articolo 3, a mezzo di «scambio di lettere». Scambio di cui non v'è traccia nella documentazione fornita al Parlamento;

il seguente articolo 5 dell'Accordo del 24 febbraio 2015, invece emenda l'accordo siglato nel 2012 che rappresenta la fonte normativa degli atti pattizi che si intende ratificare tramite il disegno di legge in titolo. In particolare l'articolo 7.5 dell'atto è modificato prevedendo che «la commissione dei contratti pronuncia il proprio parere entro i tempi minimi possibili e comunque non oltre i 90 giorni». In precedenza era citato solo il termine di 90 giorni. Il secondo periodo dell'articolo 5 specifica quindi che gli articoli 7.2 e 7.6 - sempre dell'accordo del 2012 e relativo al funzionamento delle citata

«commissione contratti» - si potranno emendare con scambi di lettere. Scambi che sfuggiranno così alla ratifica del legislatore parlamentare. All'uopo si segnala che la relazione illustrativa del disegno di legge AS 1164 (AC 1309) - di ratifica dell'accordo del 2012 - nulla riporta circa quanto disposto in dettaglio dall'articolo 7. Né tanto meno ai commi 2 e 6 che potranno essere modificati a mezzo di un semplice scambio di lettere. Anche i sempre puntuali Servizi studi del Parlamento italiano si sono limitati a riportare - nella nota del 30 luglio 2013 (n. 56) - quanto segue: «L'articolo 7 istituisce in seno al Promotore pubblico una Commissione dei contratti composta di 12 membri nominati per metà da ciascuna Parte, delineandone ambito di competenza, compiti e responsabilità.»;

continuando nella disamina dell'Accordo attualmente sottoposto al percorso di ratifica parlamentare, l'articolo 6 emenda l'articolo 24 dell'accordo del 2012, eliminando la previsione dei 24 mesi al fine di trasferire - tramite una convenzione tra le Parti - al Promotore pubblico il ruolo di gestore d'infrastruttura della linea storica Bardonecchia-Modane. Da segnalare che sia il rappresentante del Governo italiano che di quello francese hanno firmato l'accordo riportando la data sbagliata, ovvero retro fissata di un anno. È stato necessario un verbale del servizio degli affari giuridici del MAECI, per la correzione dell'errore materiale;

quanto esposto nei precedenti due capoversi appare in evidente contrasto con il disposto dell'articolo 80 della Costituzione, il quale prevede che «Le Camere autorizzano con legge la ratifica dei trattati internazionali che sono di natura politica, o prevedono arbitrati o regolamenti giudiziari, o importano variazioni del territorio od oneri alle finanze o modificazioni di leggi.»;

con riferimento al protocollo addizionale dell'8 marzo 2016 si rileva che:

1) come previsto all'articolo 3 dell'Accordo del 24 febbraio, il costo certificato dell'opera è rinviato all'adozione di un Protocollo. Detto protocollo, all'articolo 2, comma 1, prevede che le Parti «fissano il costo di 8.300 milioni di euro della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria ... certificato ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ed espresso alla data di valuta gennaio 2012». All'uopo si segnala che il citato articolo 18 dell'Accordo tra le Parti del 2012, riportava testualmente che «il costo stimato del progetto definitivo» (il cui 57,9 per cento era da intendersi a carico dell'Italia) ... fosse «certificato da un terzo esterno». Il protocollo di che trattasi, a firma delle Parti, non riporta riferimenti alla certificazione di un «terzo esterno»;

2) al comma 2 del medesimo articolo 2 è stabilito che «al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati, sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5 per cento». Conseguentemente il valore di 8,3 miliardi di euro «dovrebbe» esser attualizzato a 9,69 miliardi di euro. Somma di cui non vi è traccia nel complesso dei documenti forniti per procedere alla ratifica ed all'esecuzione del complesso degli atti in commento;

3) l'articolo 3 dispone quindi - in applicazione dell'articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio - che le Parti s'impegnano a «prevenire ogni rischio o tentativo d'infiltrazione mafiosa nell'ambito della stipulazione e dell'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione della sezione transfrontaliera». All'uopo «conferiscono alla Commissione intergovernativa l'incarico di lavorare all'elaborazione di un regolamento dei contratti estremamente rigoroso in materia». Il regolamento dei contratti di che trattasi è rappresentato dal terzo atto pattizio di cui alla presente proposta di ratifica che il Governo avanza al Parlamento, con un evidente singolare caso di atti pattizi (l'accordo e il protocollo) che producono effetti giuridici internazionali - ovvero l'elaborazione di un regolamento dei contratti - prima ancora che gli stessi siano ratificati e vigenti nell'ordinamento giuridico. Il Parlamento è così tenuto alla valutazione legislativa di un atto (il regolamento) che si intende ratificare prima ancora che la sua fonte (il Protocollo e l'Accordo) sia stata ratificata, ovvero viga nell'ordinamento italiano. La previsione contenuta all'ultimo periodo dell'articolo 3 del Protocollo - «il suddetto regolamento dei contratti verrà allegato al complesso formato dall'Accordo del 24 febbraio e dal presente Protocollo» - appare esser quindi una modalità oggettivamente poco ortodossa, quando non strumentale, per ovviare alla necessario decorso temporale utile all'enuclearsi nel tempo degli atti «fonte» che, in questo caso, vigeranno nell'ordinamento, contemporaneamente all'atto che dovrebbe esistere temporalmente e

gerarchicamente in modo inferiore e successivo;

con riferimento al regolamento, di cui al Protocollo dell'8 marzo 2016 si rileva quanto segue:

i) come disposto dall'articolo 2 dell'accordo innanzi commentato, «la Parti si impegnano ... a dotare il Promotore pubblico di un regolamento dei contratti estremamente rigoroso» - in tema di «fermezza contro ogni pratica mafiosa» - che «sarà validato dalla Commissione intergovernativa». Circa la validazione occorre segnalare che, tra gli atti forniti dal Governo con il presente disegno di legge, risulta un documento (su carta intestata delle due Parti e siglato dai Presidenti delle due delegazioni presso la Commissione intergovernativa) secondo cui la Commissione intergovernativa «ha validato il regolamento dei contratti allegato». Il Senato non può che rilevare la non ortodossa modalità di compilazione del documento medesimo, manchevole del luogo e della data in calce, né vi è una firma dell'ente validante, ma le due firme di alcune partile delegazioni - dell'organo validante;

ii) il regolamento si compone di 15 articoli e ben due allegati. Si tratta quindi dopo l'accordo, il protocollo ed il suo allegato - del quarto, quinto e sesto atto pattizio che si intende ratificare con un unico disegno di legge,

considerato che:

con nota dell'ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - indirizzata agli omologhi uffici del MEF e del MAECI ed avente per oggetto la valutazione in 5 Commissione Bilancio del Senato del provvedimento in titolo - si è rilevato che «occorre avere ulteriori chiarimenti in ordine alle risorse che la relazione tecnica indica a disposizione per l'esecuzione dell'opera che sarebbero quantificate in 2564,7 milioni». Lo stanziamento a carico del Bilancio dello Stato è stato ben maggiore - 2.9840 milioni - ma nel tempo rifinanziato e definanziato;

la medesima missiva citata al capoverso precedente, ha rilevato - come citato al punto 2) delle premesse del presente atto - che «sarebbe opportuna un'integrazione della relazione tecnica che possa fornire i valori nominali, almeno stimati, e non soltanto quelli percentuali in ordine all'articolo 2 del Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015. Infatti, poiché la relazione tecnica non fornisce alcun dato al riguardo, non è possibile desumere dall'articolo in questione quali siano le risorse necessarie all'Italia per dare seguito all'accordo posto che non è noto il contributo dell'Unione né risulta possibile il calcolo della rivalutazione per interessi del costo dell'opera»;

quanto riportato nei due precedenti paragrafi, appalesa conseguentemente il rischio di violare le disposizioni di cui all'articolo 81 della Costituzione;

iii) l'intesa italo-francese del 2012 per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione - cui si ricollega l'Atto Senato oggi in esame disciplinava la costruzione e la futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera infrastrutturale, nonché la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico. Come già rilevato in sede di esame del disegno di legge che autorizzava l'Accordo del 2012, occorre vigilare affinché non si proceda all'immissione, nell'ordinamento giuridico ratificante - italiano - di norme in contrasto con la Costituzione (si vedano in proposito le sentt. n. 30 e 31 del 1971; sentt. n. 12 e 195 del 1972; sent. n. 175 del 1973; sent. n. 16 del 1978; sentt. n. 16 e 18 del 1982, già richiamate nell'occasione in questione). Con riferimento al Regolamento dei contratti 7 giugno 2016, oggetto di ratifica nel disegno di legge in esame, occorre rilevare come alcune delle disposizioni ivi contenute suscitino non poche perplessità di ordine costituzionale. In particolare, esso ha ad oggetto la definizione delle regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa e di superare il problema della impossibilità di effettuare i controlli antimafia riferiti agli appalti, rilevata da più parti, ed in particolare dal Presidente dell'Anac in riferimento all'applicazione dell'Accordo del 2012. Sono stati sollevati dubbi in ordine all'idoneità della procedura scelta dalle parti a rendere effettivamente operative, mediante lo strumento del Regolamento in luogo al ricorso ad una modifica dei Trattati, le norme italiane antimafia relative sia ai contratti pubblici conclusi dal Promotore pubblico sia ai subappalti e ai subaffidamenti. Peraltro, nell'Accordo del 2015 si ribadisce il ruolo centrale del medesimo Promotore pubblico, il quale, resta tenuto, secondo quanto già previsto nell'Accordo del 2012, all'osservanza della normativa francese, con possibile conseguente violazione

del combinato disposto dagli articolo 3 (principio eguaglianza) e 24 (diritto di difesa) della Costituzione italiana, come già ampiamente rilevato nei lavori parlamentari riferiti al già citato Accordo del 2012;
delibera

ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, di non procedere all'esame dell'Atto Senato n. 2551.

ARTICOLO 1 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Approvato

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti Trattati:

- a) 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;
- b) Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, conformemente all'articolo 3 del Protocollo medesimo.

EMENDAMENTI

1.1

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Sopprimere l'articolo.

1.100

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Id. em. 1.1

Sopprimere l'articolo

1.3

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Inammissibile

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1. - *1.* Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'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».

Conseguentemente, inserire il seguente articolo:

«Art. 1-bis.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, conformemente all'articolo 3 del Protocollo medesimo».

1.2

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Sost. id. em. 1.1

Sopprimere il comma 1.

1.4

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

1.101

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Id. em. 1.4

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

1.102

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Le parole da: «Al comma 1» a: «lettera b)» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

Consequentemente, sopprimere i commi 2 e 3 dell'articolo 3.

1.5

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Precluso

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

1.103

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Il Protocollo addizionale di cui al primo periodo, deve essere adottato previa intesa con le comunità locali e con tutti i soggetti coinvolti».

1.104

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga assicurata l'integrale attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata e siano preventivamente e precisamente verificate le eventuali inadempienze da parte dei soggetti pubblici e privati destinatari della stessa normativa dalla costituzione di TAV Spa sino alla data di entrata in vigore della presente legge».

1.105

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga garantita la minuziosa attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata e sia preventivamente assicurato che il sistema di integrazione della rete garantisca la piena interoperabilità e cooperazione fra ferrovie a livello nazionale ed europeo».

1.106

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga garantita l'applicazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata».

1.107

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga assicurata la dovuta attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata e che siano acclarati i costi complessivi del progetto, dalla costituzione di TAV Spa sino alla data di entrata in vigore della presente legge, individuando i costi sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato per la progettazione, la gestione delle relazioni contrattuali e per altre opere strettamente correlate al progetto».

1.108

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Inammissibile

Al comma 1, lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «a condizione che venga assicurata la dovuta attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata e siano preventivamente e precisamente verificati i costi effettivi sostenuti e da sostenere per la realizzazione di nodi, materiale rotabile e infrastrutture aeree dalla costituzione di TAV Spa sino alla data di entrata in vigore della presente legge».

1.109

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Inammissibile

Al comma 1, lettera b), aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga istituito un tavolo tecnico a cui partecipano tutti i soggetti istituzionali coinvolti e le comunità locali interessate, al fine di verificare se sussistano le condizioni per l'avvio dei lavori connessi alla realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune».

1.110

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Inammissibile

Al comma 1, lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «a condizione che dall'attuazione della presente legge non derivino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

ARTICOLO 2 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 2.

Approvato

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data ai Trattati di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto, rispettivamente, dall'articolo 7 dell'Accordo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), e dall'articolo 4 del Protocollo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b).

EMENDAMENTI

2.1

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Non posto in votazione (*)

Sopprimere l'articolo.

(*) Approvato il mantenimento dell'articolo

2.100

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Id. em. 2.1

Sopprimere l'articolo.

ARTICOLO 3 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 3.

Approvato

(Realizzazione dell'Opera per lotti costruttivi)

1. La sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione prevista dall'Accordo di cui all'articolo 1 (di seguito denominata «Opera») è realizzata con le modalità previste dall'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, commi 232, lettere *b)* e *c)*, e 233, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.
2. Agli oneri per missioni derivanti dal Regolamento dei contratti di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b)*, che costituisce parte integrante del Protocollo addizionale, valutati in euro 24.975 annui e pari a euro 1.000 annui a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2017 e 2018, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.
3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'opera di cui al comma 1 e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-*bis*, 12-*ter* e 12-*quater*, della medesima legge.
4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

EMENDAMENTI

3.1

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Sopprimere l'articolo.

3.100

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Id. em. 3.1

Sopprimere l'articolo.

3.2

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Sopprimere il comma 1.

3.3

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Al comma 1, sopprimere il primo periodo.

3.101

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Le parole da: "Al comma 1" a: "«previa» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «è realizzata» inserire le seguenti «previa la valutazione del bilancio energetico sul ciclo di vita dell'opera e la valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera,» e al secondo periodo, sostituire le parole:« Entro trenta giorni dalla

data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: «Solo successivamente alle valutazioni di cui al periodo precedente, ».

3.102

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#), [PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Precluso

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «è realizzata» inserire le seguenti: «previo l'accertamento della validità delle proiezioni del traffico merci e del traffico passeggeri e la valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera,» e al secondo periodo sostituire le parole:«. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: «Solo successivamente all'accertamento e alla valutazione di cui al periodo precedente, ».

3.103

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#), [PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Precluso

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «è realizzata» inserire le seguenti: «previo l'accertamento dell'accoglimento delle prescrizioni CIPE per il tunnel geognostico della Maddalena e la valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera» e al secondo periodo sostituire le parole:«. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: «Solo successivamente all'accertamento e alla valutazione di cui al periodo precedente, ».

3.104

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#), [PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: «Solo successivamente alla valutazione della presenza di elementi dannosi nello smarino quali amianto e uranio, alla valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera. Dopo la verifica e la valutazione di cui al periodo precedente»

3.105

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#), [PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: « , subordinatamente alla valutazione del dissesto idrogeologico e del consumo e contaminazione di suolo e acque alla valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera. Solo successivamente alle valutazioni di cui al periodo precedente, ».

3.4

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Al comma 1, sopprimere il secondo periodo.

3.5

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole:«trenta giorni», con le seguenti: «24 mesi».

3.106

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#), [PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Sost. id. em. 3.5

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole:«trenta giorni» con:«24 mesi».

3.6

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Sopprimere il comma 2.

3.7

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Sopprimere il comma 3.

3.8

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Le parole da: «Al comma» a: «secondo periodo.» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 3, sopprimere il secondo periodo.

Consequentemente sopprimere i commi 4 e 5.

3.9

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Precluso

Al comma 3, sopprimere il secondo periodo.

3.107

[CERVELLINI](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Respinto

Al comma 3, sostituire il secondo periodo con il seguente: «Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.»

3.10

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.» con le seguenti: «nell'ambito del programma di spesa "Missioni internazionali" della Missione "Difesa e sicurezza del territorio" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze».

3.11

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.» con le seguenti: «nell'ambito della Missione "Sicurezza delle strutture in Italia e all'estero e controlli ispettivi" dello stato di previsione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale».

3.12

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.» con le seguenti: «nell'ambito della Missione "Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni" dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

3.13

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela

dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.», con le seguenti: «nell'ambito della Missione "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

3.14

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.» con le seguenti: «nell'ambito del programma di spesa "Approntamento e impiego delle forze terrestri" della Missione "Difesa e sicurezza del territorio" dello stato di previsione del Ministero della Difesa».

3.15

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Inammissibile

Sopprimere il comma 4.

3.16

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Respinto

Sopprimere il comma 5.

ARTICOLO 4 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 4.

Approvato

(Entrata in vigore)

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

EMENDAMENTI

4.1

[SCIBONA](#), [BERTOROTTA](#), [LUCIDI](#), [PETROCELLI](#)

Non posto in votazione (*)

Sopprimere l'articolo.

(*) Approvato il mantenimento dell'articolo.

4.100

[CERVellini](#), [DE PETRIS](#), [BAROZZINO](#), [BOCCHINO](#), [CAMPANELLA](#), [DE CRISTOFARO](#),
[PETRAGLIA](#), [MINEO](#)

Id. em. 4.1

Sopprimere l'articolo .

Allegato B

Parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2551 e sui relativi emendamenti

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti e preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, esprime parere non ostativo sul testo nel seguente presupposto:

che per la realizzazione dell'opera si provveda nei limiti delle risorse di bilancio effettivamente disponibili a legislazione vigente, in coerenza con i lotti costruttivi previsti dal cronoprogramma dei lavori;

e con le seguenti condizioni, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione: all'articolo 3:

sostituire il comma 3 con il seguente: «3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'opera di cui al comma 1 e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-*bis*, 12-*ter* e 12-*quater*, della medesima legge»;

sopprimere il comma 4.

In relazione agli emendamenti esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.15, 3.100 e 3.107.

Esprime parere di semplice contrarietà sull'emendamento 3.16.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.

Integrazione all'intervento del senatore Scibona nella discussione generale del disegno di legge n. 2551

Riassumendo quindi, nell'ipotesi più generosa si può affermare che le condizioni che avevano determinato l'Italia e la Francia ad accordarsi nel 2001 per la realizzazione dell'opera sono venute interamente meno, e ciò già da numerosi anni, a cui si aggiunge che la mancanza di prognosi di saturazione della linea esistente comporta la scomparsa della condizione giuridica essenziale per la sopravvivenza dell'Accordo del 2001, come si evince dalle intenzioni dei legislatori dell'epoca, espresse tanto nell'accordo medesimo che nei lavori parlamentari e è chiarissimo come non vi è alcuna ragione per proseguire con il progetto, oramai obsoleto, ma vi è anzi l'urgenza immediata di estinguere l'accordo per salvaguardare le assai scarse finanze pubbliche italiane, le finanze francesi e quelle comunitarie, in presenza di spese che inspiegabilmente continuano a generarsi sia in territorio italiano che in territorio transalpino in relazione a determinati lavori.

In generale -e state pur certi che quando il Movimento 5 Stelle sarà al Governo lo faremo - occorre, senz'altro, rivalutare il piano delle opere pubbliche, espungendo quelle più costose per lo Stato e più dannose per il territorio e per l'ambiente, come la tratta ad alta velocità ferroviaria Torino-Lione. Tale piano delle opere pubbliche dovrà superare l'attuale impostazione priva di una visione strategica ed affermare una nuova visione che tenga conto delle vere priorità del Paese in tema di infrastrutture di pubblica utilità: messa in sicurezza del territorio; valorizzazione e riqualificazione dei centri urbani; avvio di infrastrutture e programmi per lo sviluppo e la diffusione della mobilità sostenibile; potenziamento delle reti di trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, sistemazione ed efficientamento delle reti idriche.

Al posto di approvare questo obbrobrio giuridico che avete davanti occorrerebbe intraprendere, senza indugio alcuno, ogni iniziativa diplomatica al fine di procedere all'estinzione degli accordi concernenti la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e, contestualmente, procedere alla riassegnazione dei fondi già stanziati per il finanziamento della linea all'entrata del bilancio dello Stato per essere destinati ad un piano straordinario e di immediata attuazione per il miglioramento dell'intera rete ferroviaria italiana e del materiale rotabile esistente.

Ma capisco che questo vorrebbe dire essere senatori pensanti e non pecoroni.

Integrazione all'intervento del relatore Sangalli in sede di replica sul disegno di legge n. 2551

1. LE RAGIONI DEL PROGETTO

a) La nuova linea Torino Lione salvaguarda l'ambiente

L'Italia, come la Francia, ha sottoscritto la Convenzione delle Alpi e solo pochi giorni fa, il 13 ottobre 2016, alla 14a Conferenza delle Alpi a Grassau (Germania), ha ribadito il proprio impegno adottando un Programma di lavoro pluriennale che ha, tra i vari obiettivi, quello di promuovere la sostenibilità dei trasporti.

Ben 2,6 milioni di mezzi pesanti ogni anno attraversano le Alpi ai valichi italo-francesi.

L'itinerario Torino-Lione si sviluppa attraverso un solo passaggio alpino ferroviario, una tratta ferroviaria a bordo mare e tre attraversamenti autostradali, di cui due in altitudine (Fréjus e Monte Bianco) e uno sul litorale (Ventimiglia).

L'attraversamento autostradale delle Alpi da parte dei camion causa gravi problemi per l'ambiente alpino; d'altra parte, l'attraversamento dei camion sulla autostrada litoranea ad alta vocazione turistica per l'indiscutibile bellezza dei paesaggi crea forte congestione. Anche per questo motivo, il rilancio della modalità ferroviaria, possibile solo realizzando il tunnel di base, rappresenta una priorità.

Come l'Italia e la Francia, altri Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi stanno realizzando ferrovie moderne per merci e passeggeri: la Svizzera, l'Austria, la Slovenia, per citarne solo alcuni.

Il contributo del trasferimento modale di una quota del trasporto merci dalla strada alla ferrovia è essenziale nella strategia europea di riduzione dei gas serra, così come stabilito nell'accordo siglato a Parigi nell'ambito della COP21 (Conferenza sul clima).

Con riferimento al progetto Torino-Lione, si stima che la costruzione della nuova linea porterà ad una riduzione annuale di emissioni di gas serra di circa 3 milioni di tonnellate equivalenti di CO₂, pari a quelle di una città di 300.000 abitanti. Questo grazie alla traslazione di oltre 1.000.000 di mezzi pesanti dalla gomma al ferro. Il progetto è stato concepito con la massima attenzione per il rispetto dei principi di tutela delle risorse naturali sull'insieme dei territori interessati, secondo criteri forti di durabilità.

b) La linea storica non è più adeguata al trasporto ferroviario moderno

Il Frejus è il tunnel transfrontaliero ferroviario più vecchio delle Alpi (1871 - progetto del 1857).

Tra i limiti inemendabili del tunnel vi sono le pendenze elevate, che portano ad utilizzare fino a tre locomotive per la trazione dei treni merci, con un evidente impatto negativo in termini di costi, di consumo di energia e di inquinamento.

c) Il mercato sull'asse italo-francese è fondamentale per l'Italia

Una constatazione di fatto: l'interscambio economico sull'asse esiste e non diminuisce, anzi.

Il volume del traffico di merci tra la Francia e l'Italia ammonta a oltre 40 milioni di tonnellate all'anno, superiore a quello che attraversa le Alpi svizzere (38,7 milioni) e rappresenta circa il 60 per cento del volume che attraversa la frontiera che accoglie il maggiore traffico, quella tra l'Austria e l'Italia.

L'interscambio economico tra l'Italia e l'ovest europeo (in particolare Francia, Penisola iberica, Inghilterra), secondo solo a quello con l'area tedesca ed in crescita nonostante la crisi, richiede fortemente l'opera: gli scambi sono dell'ordine di 140 miliardi di euro/anno, senza contare gli altri Paesi di potenziale gravitazione sulla Torino-Lione (Belgio e Paesi Bassi). Se si considerano le sole relazioni commerciali dirette con la Francia (quasi 75 miliardi nel 2015 in crescita sul 2014 del 2,5 per cento), i principali prodotti esportati sono autoveicoli, macchinari industriali, abbigliamento, metalli, articoli in materie plastiche, medicinali e preparati farmaceutici: tutti prodotti che viaggiano su strade, ferrovie, navi o aerei (con i relativi diversi impatti sull'ambiente).

Tuttavia l'importanza dell'asse Torino-Lione ha una portata ben più ampia, in quanto tratta cruciale di un corridoio europeo di 3.000 chilometri, il *Mediterranean corridor* su cui gravita il 18 per cento della popolazione e il 17 per cento del PIL europei.

Quindi, se il traffico merci è di grande rilievo, ciò che non rappresenta una valida alternativa al trasporto su strada è senza dubbio l'attuale linea ferroviaria, che rappresenta appena il 9 per cento del totale, proprio perché non c'è un'infrastruttura adeguata e un'offerta di servizio ferroviario efficiente e competitivo; il confronto con l'esempio svizzero è illuminante: lì il traffico ferroviario è in aumento, rappresenta il 64 per cento del totale e intercetta una parte crescente di quello del Frejus, pur imponendo maggiori percorrenze (per Parigi circa 200 chilometri in più).

d) La nuova linea: un'opportunità anche per i passeggeri

Per quel che riguarda il transito dei passeggeri, la nuova linea completerà i collegamenti ferroviari ad alta velocità tra le cinque regioni metropolitane d'importanza maggiore in Europa (Londra, Parigi, Madrid, Milano e Barcellona), in un contesto nel quale si concentrano i principali arrivi di turisti di tutto il mondo.

I benefici sono evidenti. Oggi i treni da Parigi a Milano impiegano più di 7 ore per raggiungere la loro destinazione. Questa durata è composta dai tempi di tragitto e dai tempi di sosta legati alle caratteristiche tecniche della linea. Per esempio, a Modane, una lunga sosta è necessaria a causa della

manca di interoperabilità delle reti da una parte e dall'altra della frontiera: cambiamento di conducente, tensione elettrica di alimentazione diversa.

Con la nuova linea ferroviaria la distanza, ad esempio, tra Torino e Lione per i passeggeri sarà più che dimezzata, passando da 3 ore e quarantatre minuti a 1 ora e quarantasette minuti.

Questo tipo di opportunità non solo consente un risparmio di tempo, ma cambia completamente la percezione delle distanze e modifica le abitudini delle persone. Prima dell'arrivo del TGV tra Lione e Parigi, su quella tratta ci si spostava in aereo, così come tra Torino e Roma. Oggi, come noto, per queste destinazioni, sempre di più, è il treno ad essere protagonista.

La galleria dei Frejus, è un unico fornice con due binari a doppio senso di marcia ma la sua capacità è solo teorica perché la vecchia tratta di valico è oggi considerata fuori dagli *standard* di sicurezza dei tunnel ferroviari.

L'incrocio di treni passeggeri e merci è gravato, infatti, da forti limitazioni di esercizio poiché il tunnel non è dotato di uscite di sicurezza e impianti di ventilazione forzata.

Oltre alla sicurezza, la lista di limitazioni all'utilizzo della linea da parte degli operatori ferroviari si arricchisce di punti:

- il traino, al massimo di 650 tonnellate contro le 1.600 del Gottardo;
- la lunghezza massima del treno di 550 metri contro i 750 metri degli *standard* europei;
- le pendenze elevate (oltre il 30 per mille)
- il tracciato tortuoso
- le tensioni d'alimentazione elettrica della sospensione a catenaria, diverse tra la Francia e l'Italia.

E a queste caratteristiche proprie del tunnel, si aggiungono le modifiche effettuate di recente che hanno reso il tracciato sinuoso in galleria senza risolvere il problema dei limiti di sagoma: è stata realizzata faticosamente la sagoma P/C 45, con deroghe che obbligano la gestione dei transiti AFA come "eccezionali", in un quadro dove invece è oramai garantito su tutti i nuovi tunnel delle Alpi lo standard europeo P/C80 che consente il trasporto dei grandi container e di semirimorchi.

L'autostrada ferroviaria alpina (AFA) è ugualmente penalizzata perché i convogli su gomma con rimorchi di più di 4 metri di altezza non sono ammessi (mentre oggi, una gran parte del parco esistente si situa tra i 4 e i 4,2 metri). Inoltre, i vincoli della linea esistente fanno sì che i vagoni specifici dell'autostrada ferroviaria alpina necessitino di supporti al caricamento/scaricamento e comportino sovracosti che vengono compensati con sovvenzioni pubbliche.

Per queste ragioni la linea Torino-Modane è oramai fuori mercato. Ha perso il 70 per cento del traffico negli ultimi 15 anni ed è stata progressivamente abbandonata dagli operatori (solo il 9 per cento delle merci viaggia su ferrovia, contro il 67 per cento della Svizzera!).

Il costo del trasporto per un prodotto commerciale incide sul prezzo senza essere un valore aggiunto. Il costo di produzione per tonnellata trasportata è il doppio di quello dei tunnel di base, come quelli che si stanno realizzando su tutti i valichi delle Alpi (Lötschberg, Gottardo, Ceneri, Zimmerberg, Brennero, Koralm, Semmering).

Tali criticità, che si concentrano nella tratta di montagna, potranno essere risolte solo con la realizzazione del tunnel di base, che trasformerà la tratta in una linea di pianura.

C'è, tuttavia, un'osservazione aggiuntiva a questo quadro: nella sua ultima e definitiva formulazione, il progetto della Torino-Lione non intende mettere in disuso l'intera linea storica ma anzi valorizza le tratte che presentano già delle buone caratteristiche (tipo linea di pianura), che saranno riutilizzate in alcune fasi del progetto, come per esempio la Bussoleno-Avigliana e l'attraversamento del Nodo di Torino. Questo in un'ottica di razionalizzazione e di fasaggio degli interventi.

Allo stesso modo, si pensi che (senza arresti intermedi) la tratta tra Torino e Barcellona che oggi si percorre in 12 ore e mezzo, con la nuova linea sarà dimezzata a poco più di 6 ore, per la tratta Torino-Parigi si risparmieranno 2 ore, mentre per andare a Bruxelles ne basteranno 5.

Con l'attuazione del progetto della Torino-Lione, le linee storiche, diventeranno disponibili per lo sviluppo dei trasporti regionali e turistici, sapendo che le valli Maurienne e Tarentaise, della Guisane, della Durance e la Val di Susa costituiscono alcune delle più grandi zone sciistiche d'Europa.

Non si deve, infatti, dimenticare che in generale le Alpi sono un ambiente naturale, culturale e di vita per 14 milioni di persone, nonché un'importante destinazione turistica che attira circa 120 milioni di visitatori ogni anno.

2. LE DIFFICOLTÀ DI REALIZZAZIONE DELLE INDAGINI IN ITALIA E IL SOSTEGNO DELL'EUROPA

L'Europa ha sempre dimostrato un impegno convinto nei confronti del progetto della Torino-Lione, fornendo al contempo un sostegno politico e finanziario.

Nel periodo 2000-2015 l'Unione europea ha erogato finanziamenti a fondo perduto per circa il 50 per cento dei costi sostenuti per la realizzazione degli studi e delle indagini.

Con riferimento a quel periodo, circostanze gravi legate alla forte contestazione al progetto del 2005 sono sfociate in episodi di violenza nonché nel fermo dell'opera.

Tali eventi hanno portato un allungamento del termine rispetto alle previsioni iniziali: dal lato italiano, si è lavorato ad un cambiamento radicale del progetto, sotto il coordinamento dell'Osservatorio tecnico e del Tavolo politico di Palazzo Chigi. Di qui, è ripartito anche *ex novo* l'*iter* delle procedure di autorizzazione.

Prima modifica fondamentale è stato il trasferimento dell'imbocco della galleria geognostica italiana da Venaus a Chiomonte, dove i lavori sono ripresi nel 2012.

Ancora oggi, il cantiere di Chiomonte, malgrado la sua modesta dimensione, soffre di aggressioni violente inammissibili (145 condanne da parte del tribunale, con condanne a detenzione che, se sommate, arrivano ad un totale di un centinaio d'anni). Queste circostanze hanno condotto all'impossibilità oggettiva di procedere secondo il *planning* dei lavori e, di conseguenza, di utilizzare la totalità dei finanziamenti europei previsti nello scorso periodo di programmazione.

Prova della buona condotta del promotore del progetto è data, tuttavia, dalla conferma dei finanziamenti europei nel periodo successivo: nel 2015 la Commissione ha assegnato al progetto un contributo di 813,8 milioni di euro (41,3 per cento) a fronte di una spesa complessiva prevista (al 2019) di 1.969 milioni di euro, che comprende studi e lavori definitivi della Sezione transfrontaliera, con un "Grant Agreement" che è stato sottoscritto il 1° dicembre 2015 e che prevede per l'Italia il ruolo di Coordinatore del progetto e per TELT quello di Implementing Body (percettore dei contributi versati sul proprio conto corrente).

Il coordinatore europeo per il Corridoio mediterraneo, Laurens Jan Brinkhorst, ha confermato che, se l'impegno dei Governi italiano e francese nel portare avanti il progetto viene suffragato dai fatti, anche il supporto europeo sarà garantito negli anni a venire.

3. COSTI E FINANZIAMENTO DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA

a) Gli accordi binazionali e l'equilibrio del contributo degli Stati

Il primo Accordo del 29 gennaio 2001 per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione (Gazzetta Ufficiale n. 248 del 22 Ottobre 2002) disponeva l'istituzione del promotore LTF, partecipato dai due soggetti gestori delle infrastrutture ferroviarie francese e italiana, e la compartecipazione paritaria dei due Paesi al finanziamento della fase relativa a studi e indagini del progetto.

Nell'ambito dell'Accordo del 30 gennaio 2012 (Gazzetta Ufficiale n. 104 del 7 maggio 2014) per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione viene identificata la sezione internazionale della nuova linea Torino-Lione e stabilito che la parte comune italo-francese venga realizzata in fasi funzionali.

Nella prima fase, che costituisce l'oggetto dell'Accordo del 2012, sarà realizzata la sezione transfrontaliera (parte essenziale della sezione internazionale), che comprende:

- il tunnel di base di 57,5 chilometri
- le nuove stazioni internazionali di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa
- i raccordi alle linee esistenti.

Per disporre di una base affidabile per la ripartizione finanziaria tra i due Paesi, fuori dai contributi europei, gli Stati hanno richiesto la certificazione dei costi della sezione transfrontaliera. Questa decisione è stata formalizzata all'articolo 18 dell'Accordo internazionale italo-francese del 30 gennaio

2012, ratificato dai due Paesi ed entrato in vigore il 1° agosto 2014.

Pertanto, stante l'importo certificato di 3,3 miliardi di euro (valuta 2012), al netto della quota finanziata dall'Unione europea (40 per cento), la ripartizione tra i due Stati prevede un contributo italiano pari a 57,9 per cento ed un contributo francese pari al restante 42,1 per cento, mentre nelle altre sezioni (cosiddette tratte nazionali o "accessi") il contributo è interamente a carico dello Stato in cui geograficamente la tratta ricade.

La motivazione di tale ripartizione è da ricercare nell'equilibrio economico sull'intera tratta. Si consideri che la parte nazionale francese degli accessi ha una lunghezza pressoché doppia di quella italiana, dunque, se si calcola il contributo a carico di ciascuno Stato, è subito chiaro come la suddivisione del carico sia equa.

b) Il costo certificato

Il costo della sezione transfrontaliera (certificato da un soggetto terzo, il raggruppamento Tractebel Engineering/TUC Rail) è pari a 8.609,7 milioni di euro complessivi (in euro costanti 2012). Di questi, 8.300,7 milioni di euro (in euro costanti 2012) si riferiscono alla realizzazione di opere e sono finanziati, ai sensi dell'Accordo del 2012, con la chiave di ripartizione seguente: al netto della sovvenzione europea (pari al 40 per cento), la restante quota è a carico dell'Italia per il 57,9 per cento e a carico della Francia per il 42,1 per cento. Tale importo è così ripartito:

- la quota di competenza Italia è di 2.884,9 milioni di euro
- la quota di competenza UE è di 3.328,3 milioni di euro
- la quota di competenza Francia è di 2.087,5 milioni di euro

La restante quota di costi per espropri ed interferenze, attività non ricomprese nella chiave di ripartizione sopra descritta, sono pari a 309 milioni di euro (sempre in euro costanti 2012).

La sovvenzione europea, che riguarda esclusivamente le interferenze, è pari al 40 per cento con il restante 60 per cento a carico del Paese in cui geograficamente l'attività ricade, mentre gli espropri sono interamente a carico del Paese espropriante.

Tali costi sono così ripartiti:

- la quota di competenza Italia è di 147,9 milioni di euro
- la quota di competenza Francia è di 124,9 milioni di euro
- la quota di competenza UE è di 36,2 milioni di euro

e) I lotti costruttivi

I lavori sono stati ripartiti in macrolotti costruttivi, a loro volta divisi in lotti geografici, comprensivi della quota di *management* e riserve per imprevisti.

Il fabbisogno finanziario dei lotti è così articolato (in milioni di euro costanti):

Costi di committenza, espropri e convenzioni 776,9

Macrolotto costruttivo A: tunnel di base 5.311,2

Macrolotto costruttivo B: opere all'aperto Francia 521,8

Macrolotto costruttivo C: opere all'aperto Italia 543,9

Macrolotto costruttivo D: attrezzaggio tecnologico 1.456

Totale: 8.609,7

Oltre ai costi della committenza e quelli per espropri e per le convenzioni, sono immediatamente realizzabili il macrolotto costruttivo A, relativo all'intero tunnel di base, ed il macrolotto costruttivo B, relativo alle opere all'aperto in Francia.

Il macrolotto costruttivo C, relativo alle opere all'aperto in Italia, è interessato da una prescrizione del CIPE (n. 235 della delibera del 20 febbraio 2015) per la quale è in corso la variante cantierizzazione che richiederà un nuovo processo autorizzativo. Tale variante non comporta modifiche sostanziali alle opere della Piana di Susa, ma ne prevede una diversa cantierizzazione.

Il macrolotto costruttivo D, relativo all'armamento e all'attrezzaggio tecnologico, è oggetto di una riflessione sulle possibili modalità alternative di finanziamento (su *input* della Commissione intergovernativa) per cui il relativo fabbisogno finanziario, fermo restando che una parziale copertura è già assicurata, potrebbe essere oggetto di variazioni in diminuzione.

d) La fase di indagini e studi (LTF-TELT)

Dal 2001 ad oggi sono state realizzate (da LTF) tre gallerie geognostiche in Francia e altre due sono in corso d'opera sotto la committenza di TELT: in Francia a Saint Martin la Porte e in Italia a Chiomonte. La scelta del promotore, condivisa con la CIG e con la Commissione Europea, è stata quella di realizzare le indagini nell'asse e con il diametro delle opere definitive, al fine di rifinirle e attrezzarle per la fase di esercizio, senza altri costi.

Solo Saint Martin la Porte, scavata tra i piedi delle due discenderie realizzate in precedenza, diventerà a tutti gli effetti una prima tratta del tubo sud del tunnel di base.

Il costo complessivo per gli studi e le indagini sopra descritte, propedeutiche alla realizzazione dell'opera (progettazione, sondaggi, tunnel geognostici) è pari a 1.462 milioni di euro (in euro correnti) per attività da concludersi entro il 2021.

Per queste attività la sovvenzione europea è pari al 50 per cento con il restante 50 per cento (con la sola rilevante eccezione degli extraoneri derivanti dal cambiamento di tracciato in Italia) equamente suddiviso tra Italia e Francia.

- La quota di competenza per l'Italia è di 387,1 milioni di euro
- la quota di competenza per l'UE è di 343,9 milioni di euro
- la quota di competenza per la Francia è di 731 milioni di euro.

4. L'IMPEGNO DELL'ITALIA E DELLA FRANCIA PER LA LEGALITÀ NEGLI APPALTI DELLA TORINO-LIONE: APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO DEI CONTRATTI ANTIMAFIA

a) Aspetti concreti legati al meccanismo previsto dal Regolamento dei contratti

Lo scopo del Regolamento dei contratti è «definire le regole applicabili per prevenire e combattere i tentativi di infiltrazione mafiosa:

- a) nei contratti conclusi dal promotore pubblico (TELT);
- b) nei contratti stipulati tra i titolari di contratti con i rispettivi subappaltatori e subcontraenti (articolo 1.1)».

L'articolo 4 prevede che i motivi di esclusione relativi ai tentativi di infiltrazione mafiosa si aggiungono alle «cause di esclusione di cui agli articoli 45 e 48 dell'ordinanza francese n. 2015-899 del 23 luglio 2015 in materia di appalti pubblici». Ciò sottolinea bene l'integrazione della normativa italiana nel *corpus* giuridico francese che disciplina i contratti pubblici di TELT. Si ricorda che i contratti pubblici di TELT sono disciplinati dal diritto pubblico francese in base al sopracitato Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012.

Il Regolamento dei contratti antimafia, una volta ratificato e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica francese, avrà un valore superiore alla legge francese ai sensi dell'articolo 55 della Costituzione francese (in virtù di questo articolo, «i trattati o gli accordi regolarmente ratificati o approvati hanno, al momento della pubblicazione, un'autorità superiore a quella delle leggi, sotto riserva, per ogni accordo o trattato, della sua applicazione dall'altra Parte»).

Il 18 ottobre 2016, il Consiglio di Stato francese ha emesso un parere favorevole sul progetto di legge di ratifica del combinato disposto di: Accordo 2015, Protocollo addizionale 2016 e Regolamento dei contratti. Il Consiglio dei Ministri del 26 ottobre 2016 esaminerà il disegno di legge e sarà necessaria la sua approvazione prima di trasmetterlo al Senato.

5. PERCORSO PROCEDURALE DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO E MODIFICHE INTRODOLTE DALLA LEGGE DI RATIFICA

In Italia il Progetto definitivo è stato approvato con la delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015, (Gazzetta Ufficiale del 6 agosto 2015). In Francia il Progetto di riferimento è stato approvato con decisione ministeriale del 2 giugno 2015.

Il Progetto definitivo della parte in territorio italiano è stato approvato ai sensi della normativa vigente, con particolare riferimento agli articoli 166 e 167 del Decreto legislativo n. 163 del 2006 (vecchio codice).

La legge di ratifica in Italia, all'articolo 3, prevede che la sezione transfrontaliera della nuova linea

ferroviaria Torino-Lione sia realizzata per lotti costruttivi.

La norma (articolo 2 della legge n. 191 del 23 dicembre 2009, commi 232, lettere *b*) e *c*), e 233) prevede che con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assuma l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegni, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma.

Pertanto, il soggetto aggiudicatore (TELT) predisporrà la relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali, tenendo presente la copertura economica prevista.

Tale relazione sarà inoltrata al CIPE per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di permettere quanto previsto dall'articolo 3, comma 1, della legge di ratifica e cioè: «entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228».

L'approvazione del nuovo quadro economico da parte del CIPE ai sensi della legge n. 191 del 2009, commi 232 e 233, completerà il quadro procedurale previsto dal legislatore nella legge di ratifica.

ALLEGATO: CONFORMITÀ DEL REGOLAMENTO AL DIRITTO INTERNAZIONALE

Di seguito le risposte a due obiezioni che tentano di mostrare che la procedura utilizzata per la ratifica del regolamento antimafia non sarebbe conforme al diritto internazionale.

1. Si tratta dell'argomento secondo il quale il regolamento dei contratti non farebbe parte dell'accordo soggetto a ratificazione e che la procedura non rispetterebbe la Convenzione di Vienna del 23 Maggio 1969 sul diritto in materia di trattati.

Anzitutto, il regolamento dei contratti non costituisce un atto autonomo e distinto dall'Accordo del 2015 e dal Protocollo addizionale del 2016 ma ne è un'immediata conseguenza ed è tutt'uno con essi. Basti pensare che il testo del Regolamento dei contratti è stato approvato dalla CIG il 7 Giugno del 2016, conformemente a:

- articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione

- articolo 3 del Protocollo addizionale del 2016 che precisa che il quadro di lavoro e il valore giuridico dei Regolamenti sono gli stessi dell'Accordo e del Protocollo stesso, in quanto da considerarsi «allegato» di questi due atti internazionali.

Tale Regolamento ha valore di atto internazionale, in quanto concepito secondo la stessa *ratio* e con continui rimandi all'Accordo e al Protocollo. Inoltre, come già avvenuto con la Convenzione di Vienna del 1969, ratificata in Italia prima che in Francia nel 1974, anche in questo caso la legge di ratifica sottoposta al Parlamento francese sarà valida per il diritto internazionale pur se il Governo della Repubblica italiana dovesse arrivare a ratifica dopo il Governo francese. D'altronde, come dice anche il titolo del disegno di legge, la ratifica riguarda il sopra citato Accordo del 24 febbraio 2015, con cui i due Stati si sono impegnati per portare a termine il lavoro finale della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (a questo Accordo è seguito il Protocollo firmato a Venezia l'8 marzo 2016 e il Regolamento dei contratti).

Da queste argomentazioni, consegue che la denuncia avanzata è priva di oggetto giuridico internazionale.

2. Si tratta dell'argomentazione secondo la quale i Ministri non possono delegare alla CIG la competenza per elaborare un Regolamento antimafia.

Il diritto francese fornisce numerosi esempi di trattati internazionali per i quali il Governo francese ha delegato a una Commissione intergovernativa il compito di redigere un regolamento o di prendere decisioni di natura legislativa o regolamentare.

A titolo d'esempio, le regole in materia di concorrenza e sicurezza ferroviaria che vengono applicate al

tunnel della Manica sono state create dalla CIG franco-britannica che è competente per quest'opera e che ha ricevuto la delega dal trattato firmato dai due Governi il 12 febbraio 1986.

Allo stesso modo, nel caso delle relazioni franco-italiane, l'articolo 7 della Convenzione del 24 novembre 2006 relativa al tunnel del Monte Bianco, prescrive che la «CIG, in nome delle parti e per delega di queste, debba seguire l'insieme delle questioni legate alla sicurezza, allo sviluppo, all'intrattenimento, al rinnovamento e alla modernizzazione dell'opera. (...) Proprio come espressione della sua missione, la CIG: fissa le regole applicabili al tunnel e alle strutture annesse in tutti gli aspetti tecnici dell'opera, dagli equipaggiamenti alle installazioni, dai segnali stradali alla qualità dell'aria e alle condizioni di circolazione e stazionamento dei veicoli. (...) È suo compito approvare le proposte di pedaggio presentate dalle società concessionarie, conformemente alle leggi nazionali e nel rispetto del diritto comunitario».

In questo caso, il giudice francese ha stabilito che le decisioni prese dalla CIG in applicazione dei trattati costituiscono atti internazionali cui anche lui deve sottomettersi, non potendo di conseguenza fare alcuna contestazione.

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Anitori, Berger, Bernini, Bubbico, Cassano, Cattaneo, Chiavaroli, Conte, Cotti, Della Vedova, De Poli, D'Onghia, Fedeli, Gentile, Giacobbe, Malan, Manconi, Micheloni, Minniti, Monti, Moronese, Morra, Nencini, Olivero, Petrocelli, Piano, Pizzetti, Quagliariello, Rubbia, Serafini, Stucchi, Tocci, Valentini, Vicari e Zavoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Palermo, per attività della 1a Commissione permanente; Caleo, Marinello e Piccoli, per attività della 13a Commissione permanente; Casson, Crimi, Esposito Giuseppe, Marton e Romani Paolo, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Falanga, Giarrusso, Lumia, Pagano e Torrisi, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere; Gambaro, per attività dell'Assemblea Parlamentare del Consiglio d'Europa.

Disegni di legge, nuova assegnazione

*10ª Commissione permanente Industria, commercio, turismo
in sede referente*

sen. Lanzillotta Linda

Modifiche alla legge 24 dicembre 2003, n. 363, in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo (1367)

previ pareri delle Commissioni 1° (Affari Costituzionali), 2° (Giustizia), 4° (Difesa), 5° (Bilancio), 7° (Istruzione pubblica, beni culturali), 8° (Lavori pubblici, comunicazioni), 12° (Igiene e sanità), 13° (Territorio, ambiente, beni ambientali), Commissione parlamentare questioni regionali.

Già assegnato, in sede referente, alla (7° e 10° riun.)

(assegnato in data 16/11/2016).

Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli

In data 16/11/2016 la 3ª Commissione permanente Aff. esteri ha presentato il testo degli articoli proposti dalla Commissione stessa, per i disegni di legge:

"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" (2551).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta pomeridiana n. 277 del 15 novembre 2016, la 11a Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale) ha approvato il disegno di legge recante "Modifiche alla legge 24 dicembre 2012, n. 228, in materia di modalità di pagamento e criteri di calcolo degli interessi sulle somme dovute per gli aiuti di Stato dichiarati incompatibili con la normativa europea, concessi sotto forma di sgravio, nel

triennio 1995-1997, in favore delle imprese operanti nei territori di Venezia e Chioggia" (2497) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Interrogazioni

[STEEANO](#) - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il sito "Montagna Spaccata-rupi di San Mauro", in provincia di Lecce, è stato riconosciuto quale sito di interesse comunitario (SIC) ed è pertanto tutelato sotto il profilo paesaggistico e sottoposto a vincolo ambientale;

nel PUG (piano urbanistico generale) del Comune di Sannicola, tale zona è classificata come "parco territoriale";

al centro di questo sito e specificamente in agro San Nicola, contrada Annibale, si trovano vecchie cave di tufo abbandonate, che versano in un gravissimo stato di inquinamento, perché vengono impropriamente utilizzate come vasche per discariche abusive;

si registra pertanto la presenza di rifiuti altamente inquinanti quali eternit, bidoni di vernici e prodotti chimici, plastiche di vario genere;

in modo frequente, vengono appiccati da ignoti roghi, che contribuiscono ad inquinare ulteriormente l'aria e le falde acquifere presenti;

al confine del sito, è presente un'azienda agricola, che segue tutti i criteri e le normative vigenti, ma è obiettivamente messa in difficoltà dalla presenza di tali discariche illegali, che possono andare ad inquinare anche le fonti artesiane presenti sul suo terreno;

numerosi sono stati gli atti ufficiali di denuncia presentati alle autorità locali,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti riportati e se non ritenga necessario intraprendere le iniziative necessarie, volte a verificare le eventuali violazioni di legge perpetuate in danno della salute della popolazione locale, nonché della salubrità dell'acqua, del terreno e dell'aria.

(3-03299)

[BATTISTA](#), [ALICATA](#), [ASTORRE](#), [DIVINA](#), [CONSIGLIO](#), [Luciano ROSSI](#) - *Al Ministro della difesa* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

il programma pluriennale SMD01/2010, relativo all'acquisizione del nuovo siluro pesante (NSP) per sommergibili U-212A è direttamente destinato alla difesa nazionale;

il programma nasce dall'esigenza della Marina militare di dotare la nuova classe di sottomarini (due unità U212A, seconda serie) di armamenti in grado di rispondere a precise esigenze operative;

esso è finalizzato all'acquisizione di un nuovo siluro pesante, incluso il relativo supporto logistico, nonché all'integrazione del medesimo a bordo dei 2 sottomarini classe U212A (cosiddetta prima serie), al fine di mantenere, senza soluzione di continuità, l'armamento in vista dell'uscita dalla linea operativa del siluro pesante A-184, di cui sono attualmente dotati questi ultimi;

il costo stimato del programma, relativo a parte delle attività necessarie ad armare le quattro unità subacquee menzionate, è di circa 87,50 milioni di euro, finanziato con stanziamenti tratti dal bilancio ordinario della difesa;

da quanto risulta all'interrogante, l'acquisizione dei nuovi siluri pesanti permetterebbe ai sottomarini della classe U-212A, seconda serie, di dotarsi della fondamentale capacità di autodifesa, non potendo disporre di altre armi, e di meglio assolvere le missioni prescritte per lo strumento navale, tra le quali spiccano la difesa degli interessi vitali del Paese contro ogni aggressione, tramite l'assicurazione della sicurezza e dell'integrità delle vie di comunicazione e la salvaguardia degli spazi euro-atlantici nel quadro degli interessi strategici del Paese, sia in ambito NATO, che nell'alveo dell'Unione europea;

tenuto conto che i sottomarini U-212A, classe Todaro, seconda serie, attualmente non possono essere impiegati in scenari operativi, in quanto sprovvisti degli strumenti citati d'armamento per l'autodifesa,

si chiede di sapere quale sia lo stato di avanzamento del programma di acquisizione del nuovo siluro pesante per i sottomarini U-212A, in considerazione soprattutto dello scenario internazionale, in cui sono impiegati gli armamenti italiani e i tempi previsti per includerli in dotazione ordinaria ai

sottomarini classe U-212A.

(3-03300)

[SERRA](#), [BOTTICI](#), [COTTI](#), [SANTANGELO](#), [CAPPELLETTI](#), [DONNO](#), [BUCCARELLA](#) - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che:

da notizie di stampa ("Blasting News" del 25 ottobre 2016 e "eddyburg" del 18 ottobre 2016), si è appreso che risultano in commercio sussidiari per la scuola primaria che riportano già le modifiche previste dalla riforma della Costituzione oggetto del *referendum* confermativo che si terrà all'inizio del mese di dicembre 2016;

nello specifico, si fa riferimento al sussidiario dal titolo "Imparo facile", edito dalla casa editrice Cetem (che fa parte del gruppo editoriale Principato ed è specializzato in edizioni per la scuola primaria fin dal 1945), in cui, alla pagina 85, nella sezione geografia, ove si trattano anche argomenti in materia di organizzazione politica dello Stato, nell'illustrare l'organizzazione istituzionale dello Stato italiano, riporta l'informazione che i parlamentari, membri della Camera dei deputati, sono eletti direttamente dai cittadini; al contempo, però, l'elezione dei senatori viene descritta, incomprensibilmente, utilizzando i nuovi criteri e le nuove regole previste dal disegno di legge di riforma costituzionale (approvato in seconda deliberazione dalla Camera dei deputati il 12 aprile 2016 e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 aprile 2016) che saranno adottati se, eventualmente, con il *referendum* confermativo del 4 dicembre 2016 le modifiche alla Carta fondamentale verranno approvate dai cittadini;

l'autore dell'opera, infatti, riferendosi all'elezione di quella che attualmente è la Camera alta, si esprime in tal modo: "I componenti sono indicati dalle diverse Regioni in cui è suddiviso il territorio Italiano"; considerato che, a parere degli interroganti:

l'adozione di tale testo con delle informazioni errate in ordine al sistema costituzionale del Paese, oltre a non essere corretto giuridicamente, lo è ancor meno dal punto di vista etico e morale, rivelando un indubbio vizio sotto il profilo del dovere di diligenza, di responsabilità deontologica e del diritto all'autonomia didattica e alla libertà di espressione culturale nell'esercizio delle proprie funzioni da parte degli insegnanti. Aspetti che caratterizzano e che devono caratterizzare l'insegnamento, in ossequio alle disposizioni normative domestiche e comunitarie al riguardo;

tale vicenda parrebbe non essere un caso unico ma l'espressione di un *modus operandi* ben definito. Difatti, già a maggio 2016 era stata pubblicata dalla casa editrice Simone una guida per gli studenti dal titolo "La Nuova Costituzione spiegata ai ragazzi". Anche in questa occasione, si parlava di modifiche e della nuova forma della Carta fondamentale. L'autore, nonché editore, in seguito alle contestazioni sollevate sui contenuti dell'opera, ascriveva la responsabilità del fatto al redattore della sezione scolastica, ritenendola una scelta discutibile e per questo si impegnavo a ritirare il volume;

considerato inoltre che:

risulta agli interroganti che nelle classi quinte di diverse scuole primarie del Paese, attualmente, siano in uso dei testi recanti i contenuti descritti;

qualora ciò fosse confermato, si tratterebbe, a giudizio degli interroganti, di una grave scelta, ragionevolmente di ispirazione politica, finalizzata, è da ritenersi, a conseguire il consenso dei genitori degli alunni e delle loro famiglie, al fine di ottenere il loro voto favorevole al prossimo *referendum* costituzionale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e se abbia adottato o intenda adottare gli opportuni provvedimenti di competenza al riguardo;

se intenda avviare un'indagine nazionale all'interno delle scuole primarie, al fine di comprendere e verificare la reale portata di tale fenomeno, nonché individuare gli eventuali responsabili di tale scelta, nell'interesse e nel rispetto della credibilità della scuola e della normativa nazionale e comunitaria.

(3-03301)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

[MORRA](#), [ENDRIZZI](#), [CRIMI](#), [GIARRUSSO](#), [MORONESE](#), [MARTON](#), [SERRA](#), [SANTANGELO](#),

[CAPPELLETTI, DONNO, PUGLIA](#) - *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per gli affari regionali e le autonomie* - Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

in data 19 settembre 2016 il consigliere regionale della Calabria Giuseppe Aieta, del gruppo consiliare del Partito Democratico, ha presentato una proposta di modifica di legge regionale recante "Modifiche alla Legge Regionale 29 novembre 1996, n. 35 (Costituzione dell'Autorità di Bacino Regionale in attuazione della Legge 18 maggio 1989, n. 183 e successive modificazioni ed integrazioni)"; l'atto, acquisito al protocollo generale del Consiglio regionale della Calabria con n. 35587 del 20 settembre 2016, è stato registrato al n. 169/10[^] ed assegnato all'esame della prima e seconda Commissione consiliare;

la citata proposta di legge prevede, all'art. 1, la modifica di due commi dell'art. 8 della legge regionale n. 35 del 1996, che riguardano le modalità di individuazione e di trattamento economico del segretario generale dell'Autorità di bacino regionale;

sulla base delle suddette modifiche, il segretario generale dovrebbe essere scelto esclusivamente tra i dirigenti di ruolo della Regione Calabria e al dirigente regionale nominato segretario generale dell'Autorità di bacino, per effetto della legge regionale n. 35 del 1996, "competete il trattamento economico pari a quello previsto per i Dirigenti regionali, con funzioni di Dirigente di Settore", nei limiti della normativa vigente e nella misura prevista dal comitato istituzionale;

il comitato istituzionale dell'Autorità di bacino regionale, con la delibera n. 4/2013 del 10 gennaio 2013, rimasta inattuata in quanto in evidente contrasto con la legge istitutiva dell'ente, aveva stabilito che la figura professionale del segretario generale è equiparata a quella di dirigente generale dei dipartimenti della Giunta regionale;

considerato infine che, a parere degli interroganti:

alla luce delle suddette proposte di modifica, si configurano nuovi e maggiori oneri a carico del bilancio regionale in evidente contrasto con quanto espresso dall'art. 2 della stessa proposta normativa; essendo le autorità di bacino istituite ai sensi della legge n. 183 del 1989, attualmente oggetto di profonda revisione normativa ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006 e risultando di fatto abrogate in attesa di confluire nelle autorità di distretto, sotto la competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, qualsiasi modifica della legge istitutiva appare a giudizio degli interroganti inopportuna e fondata su discutibili principi giuridici,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo, nell'ambito delle rispettive attribuzioni, intendano attivarsi presso le amministrazioni competenti, affinché siano verificate le reali motivazioni a supporto delle proposte di modifica, considerando che, a parere degli interroganti, per come formulate, produrrebbero unicamente un indebito avanzamento di carriera ed una progressione economica per l'attuale dirigente incaricato.

(4-06653)

[MUNERATO](#) - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il segretario provinciale del Sap (sindacato autonomo di Polizia) Fabio Ballestriero, in una recente dichiarazione, ha denunciato la grave condizione di disagio in cui versa la Polizia di Stato di Rovigo, tale da compromettere la gestione della sicurezza del territorio e dei cittadini, specie in considerazione dell'espandersi dell'emergenza migranti, che ha investito in maniera significativa il territorio;

le forze dell'ordine presenti nel Polesine e in particolare nella zona del delta subiscono tale disagio, nella consapevolezza di non poter più garantire i normali livelli di sicurezza, e fornire un servizio efficiente e in grado di soddisfare le legittime aspettative dei cittadini;

ogni anno, vanno in pensione circa 2.200 unità della Polizia di Stato e ne vengono assunte solo circa 1.100; la continua diminuzione delle risorse umane sta conducendo a una difficile gestione del controllo del territorio, che ormai ha raggiunto livelli insostenibili, soprattutto in alcune realtà, come il commissariato di Porto Tolle e di Adria, dove l'organico, negli ultimi 5 anni, si è assottigliato all'incirca di 50 unità;

in particolare, la difficile situazione dell'organico del commissariato di Porto Tolle si aggrava sempre di più, a causa della mancata sostituzione del personale in pensione. Il presidio della struttura, sotto il

quale rientra uno dei territori comunali più estesi d'Italia, unico per la presenza del parco del Delta e di innumerevoli e proficue attività imprenditoriali ed economiche legate alla pesca, è a malapena garantito dall'ammirevole dedizione di soli 4 uomini, attualmente in forza alla squadra nautica; secondo un'analisi del Sap, la già precaria situazione dei commissariati di Porto Tolle e di Adria si sarebbe ulteriormente aggravata con la recente mancata assegnazione di nuovo personale, al punto da rendere estremamente difficile garantire la sicurezza di cittadini e territorio, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire urgentemente a favore del vasto territorio deltizio polesano, che risulta ormai abbandonato a se stesso, al fine di garantire i legittimi livelli di sicurezza, attraverso il ripianamento degli organici della Polizia di Stato, peraltro ormai stremati dal mancato *turnover*.

(4-06654)

[MOLINARI](#), [SIMEONI](#), [FUCKSIA](#), [VACCIANO](#) - *Ai Ministri della giustizia e degli affari esteri e della cooperazione internazionale* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti, il signor Youssef Mouhcine, nato a Casablanca (Marocco) il 7 ottobre 1985, in espiatione di pena nella casa circondariale di Paola (Cosenza), era affidato alla custodia dello Stato; considerato che:

secondo quanto appreso dalla stampa, sembrerebbe che nella casa circondariale di Paola tra il 23 ed il 24 ottobre 2016, il signor Youssef Mouhcine, al quale restavano da espiare 15 giorni di pena, sarebbe deceduto;

la competente Procura della Repubblica di Paola sembrerebbe aver aperto un procedimento penale, al momento contro ignoti, al fine di appurare le cause, le circostanze e le modalità del decesso, disponendo nel contempo anche l'esame autoptico sulla salma del detenuto, eseguita presso la clinica "Tricarico" di Belvedere marittimo; inoltre, pare che l'autorità abbia disposto il sequestro della cella e degli effetti personali del detenuto ed acquisito ulteriore materiale probatorio;

sempre come appreso dalla stampa, stando a quanto riferito dai familiari di Mouhcine, questi sarebbero stati avvisati telefonicamente dalla direzione del carcere di Paola soltanto in data 27 ottobre 2016, cioè diversi giorni dopo il decesso del proprio congiunto; nella circostanza, un'interprete araba avrebbe comunicato alla famiglia che Youssef si era suicidato inalando del gas da una bomboletta, infilandosi un sacchetto di plastica in testa;

i familiari del defunto, tramite l'interprete, avrebbero fatto sapere alla direzione dell'istituto di volersi occupare personalmente della sepoltura e quindi avrebbero chiesto di conoscere le procedure per la restituzione del cadavere anche per celebrare il funerale secondo il tradizionale rito islamico, religione cui appartengono. L'interprete avrebbe comunicato che per ogni altra notizia al riguardo avrebbero dovuto contattare il consolato generale del Regno del Marocco di Roma;

considerato inoltre che:

sembrerebbe che successivamente i familiari sarebbero venuti informalmente a conoscenza che la casa circondariale di Paola aveva chiesto ed ottenuto il nulla osta del pubblico ministero per procedere alla tumulazione di Mouhcine presso il locale cimitero, nonostante la diversa richiesta formulata dalla famiglia, violando quanto previsto dall'articolo 44, comma 3, dell'ordinamento penitenziario di cui alla legge n. 354 del 1975, il quale prevede che la salma debba essere messa immediatamente a disposizione dei congiunti;

il consolato generale del Regno del Marocco di Palermo, in data 31 ottobre 2016, a seguito della richiesta pervenutagli dai familiari di Mouhcine, avrebbe chiesto informazioni al carcere di Paola ma, per quanto risulta, sembrerebbe che questo non avrebbe fornito alcuna notizia all'autorità consolare;

infine, i familiari di Mouhcine avrebbero riferito che il loro congiunto, durante le poche telefonate che gli erano state accordate, avrebbe raccontato di essere vittima di non meglio definiti maltrattamenti e di essere isolato in una cella liscia e costretto a dormire per terra sul pavimento;

nella casa circondariale di Paola, alla data del 31 ottobre 2016, a fronte di una capienza regolamentare di 182 posti, vi erano ristretti 218 detenuti (36 in esubero), 84 dei quali stranieri; nell'istituto non vi sono mediatori culturali, nonostante la rilevante presenza di stranieri;

recentemente, nel penitenziario di Paola, si è verificato un analogo decesso di un detenuto, Maurilio Pio Morabito, 46 anni, di Reggio Calabria, anch'egli nell'imminenza del fine pena (30 giugno 2016); nel caso in specie, Morabito, secondo le notizie riferite ai familiari, si sarebbe suicidato nella notte, mentre era in una cella liscia nel reparto di isolamento; su tale fatto è stata presentata alla Camera dei deputati un'interrogazione rivolta al Ministro della giustizia (4-13360 del 7 giugno 2016), si chiede di sapere:

se e di quali informazioni i Ministri in indirizzo dispongano in ordine ai fatti rappresentati, anche con riferimento ai casi specifici segnalati, e se questi corrispondano al vero;

se non si ritenga, indipendentemente dall'attività investigativa condotta dall'autorità giudiziaria, qualora non sia stato già fatto nell'immediatezza dei fatti, di avviare un'indagine interna, al fine di chiarire l'esatta dinamica del decesso del detenuto, per appurare se nei confronti dello stesso siano state predisposte tutte le misure di sorveglianza in termini di custodia in carcere e tutela sanitaria e se vi siano responsabilità di tipo penale o disciplinare attribuibili al personale che aveva in cura e custodia il detenuto.

(4-06655)

BATTISTA - *Ai Ministri dell'interno e della giustizia* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

una segnalazione anonima inoltrata alla redazione del programma televisivo "Le Iene Show" permetterebbe di aprire una nuova inchiesta sul caso delle presunte firme false consegnate per la presentazione delle liste elettorali del M5S utili a concorrere alle elezioni amministrative di Palermo nel 2012. Già nel 2013 la Procura di Palermo aveva indagato, ma il caso venne archiviato e iscritto al registro degli atti non costituenti notizia di reato (modello 45);

un nuovo elemento avrebbe permesso alla redazione del programma televisivo di indagare sui fatti, ossia i moduli originali con le firme autografe, riconosciute come tali dai sostenitori attraverso un confronto diretto trasmesso nel servizio andato in onda il 2 ottobre 2016. Nel corso della stessa puntata, è un attivista del M5S, il professor Vincenzo Pintagro, a lanciare l'accusa di falsificazione contro una deputata in carica e contro Samanta Busalacchi, dichiarando di averle colte sul fatto. Nel 2012, gli attivisti del M5S non erano riusciti a raccogliere le firme necessarie alla presentazione delle liste in moduli, che, in ogni caso, contenevano un errore nel luogo di nascita di uno dei candidati: per sanare lo sbaglio avrebbero quindi ricopiato di loro pugno le firme regolarmente raccolte su altri moduli corretti. Tale circostanza si evincerebbe dallo scambio di *email* del periodo, rese note nel servizio de "Le Iene Show", andato in onda il 18 ottobre 2016;

a condurre le indagini nel 2013, a detta dell'anonimo segnalatore, era un funzionario della Digos di cui non ricordava il nome, a suo dire in rapporti d'amicizia con un parlamentare nazionale e un deputato dell'Assemblea regionale siciliana;

lo scorso 11 ottobre, la Procura di Palermo ha riaperto le indagini. I magistrati Dino Petralia e Claudia Ferreri avrebbero sentito presso gli uffici della Digos di Roma, come persone informate sui fatti, alcuni parlamentari. Inoltre, un altro parlamentare avrebbe ammesso di avere partecipato alla riproduzione delle false sottoscrizioni e rivelato il nome degli altri attivisti coinvolti;

nel servizio televisivo andato in onda il 6 novembre 2016, il conduttore Filippo Roma ha cercato di approfondire la questione relativa ai rapporti tra i vertici del M5S e il candidato presente in lista con il vice questore Giovanni Pampillonia, accusato principalmente di avere violato il segreto d'ufficio, rivelando il contenuto della deposizione del professor Vincenzo Pintagro in seno alla prima inchiesta avviata sul caso;

il vice questore non ha rilasciato dichiarazioni, poiché non autorizzato dal Dipartimento di pubblica sicurezza. Tuttavia, dal servizio si evince che lo stesso avrebbe raggiunto in un secondo momento il conduttore Filippo Roma, convocandolo verbalmente presso i suoi uffici, per notificare un provvedimento, specificando che, in quanto attività istruttoria, non era autorizzato a registrare con videocamere o altri strumenti. L'inviato televisivo, pertanto, si sarebbe presentato presso la Questura di Palermo alle ore 9 del mattino, senza un legale e impossibilitato a contattarlo telefonicamente su

disposizione del vice questore Pampillonia, e trattenuto per circa 3 ore e 30 minuti; nell'atto della Procura della Repubblica, si richiedeva la consegna degli atti probatori utili alle indagini riaperte sulle firme false, cioè i moduli originali non depositati con le firme autografe, riconosciute come tali dai firmatari. Non avendoli con sé, alcuni funzionari della Digos di Roma si sarebbero recati presso l'abitazione di Filippo Roma, mentre il conduttore si trovava negli uffici della Questura di Palermo: non essendoci nessuno in casa, sarebbe stata la suocera a ricevere i funzionari e a consegnare i moduli originali con le firme autografe;

l'operazione risulta predisposta e coordinata dallo stesso vice questore Giovanni Pampillonia che, telefonicamente, avrebbe guidato i funzionari della Digos alla ricerca di altra documentazione nell'abitazione del conduttore;

tenuto conto che, secondo l'interrogante:

la Procura di Palermo ipotizza la sussistenza del reato previsto dall'articolo 90, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1960, n. 570, e successive modificazioni e integrazioni, recante "Testo unico delle leggi per la composizione e la elezione degli organi delle Amministrazioni comunali", che così recita "Chiunque forma falsamente, in tutto o in parte, le schede o altri atti dal presente testo unico destinati alle operazioni elettorali o altera uno di tali atti veri, o sostituisce, sopprime o distrugge in tutto o in parte uno degli atti medesimi è punito con la reclusione da uno a sei anni. È punito con la stessa pena chiunque fa scientemente uso degli atti falsificati, alterati o sostituiti, anche se non ha concorso alla consumazione del fatto. Se il fatto è commesso da chi appartiene all'ufficio elettorale, la pena è della reclusione da due a otto anni e della multa da 1.000 euro a 2.000 euro";

sarebbe stato accertato il grado di parentela tra il vice questore e vice dirigente della Digos Giovanni Pampillonia e uno dei candidati presentati con la lista M5S alle amministrative di Palermo 2012; difatti, nella segnalazione anonima, verrebbero indicati precisi rapporti d'amicizia tra il vice questore e i vertici del M5S, che potrebbero essere confermati dagli atteggiamenti confidenziali riscontrati nel video amatoriale, che ritrae il vice questore della Digos Giovanni Pampillonia durante la visita di Beppe Grillo nel quartiere Ballarò di Palermo il 24 settembre scorso;

oltre ai moduli con le sottoscrizioni autografe, sarebbe stata acquisita indebitamente anche la segnalazione anonima, dove veniva citato il vice questore Giovanni Pampillonia, che, come riportato, coordinava telefonicamente la perquisizione a opera dei funzionari della Digos di Roma,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei gravi fatti riportati in premessa, da cui si evincerebbe a giudizio dell'interrogante l'irregolarità e l'irritualità delle svolgimento delle indagini;

se non ritengano opportuno, al fine di garantire un regolare procedimento delle indagini, anche in considerazione del coinvolgimento attivo di esponenti parlamentari, di avvalersi dei poteri ispettivi previsti dalla normativa vigente per verificare la liceità delle procedure attuate dall'autorità inquirente.

(4-06656)

[PUGLISI, MARCUCCI](#) - Al Ministro dell'interno - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Luca Lotti, ha presentato una denuncia alla Procura della Repubblica di Firenze per calunnia e diffamazione sul caso dell'*account social* corrispondente al nome di Beatrice Di Maio;

il quotidiano "La Stampa" ha pubblicato in data 16 novembre 2016 un'inchiesta giornalistica, secondo la quale tale *account social* si configurerebbe come anello di una sorta di centrale operativa impegnata a diffondere in rete notizie false e discredito verso le istituzioni (compresa la Presidenza della Repubblica), ministri ed esponenti del Partito Democratico e di altri partiti della maggioranza;

tale centrale operativa potrebbe avere legami con ambienti russi molto critici nei confronti del Governo italiano ed in modo particolare "Russia Today", un *network* in lingua inglese finanziato dallo stesso Governo russo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga di avvalersi dei propri poteri ispettivi per verificare se esista tale

centrale operativa che agirebbe in Italia e se sia legata, in modo diretto o indiretto, ad un partito rappresentato in Parlamento;
quali provvedimenti intenda assumere al riguardo.
(4-06657)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

4a Commissione permanente (Difesa):

3-03300, del senatore Battista ed altri, sul programma di acquisizione del nuovo siluro pesante per sommergibili U-212;

7a Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-03301, della senatrice Serra ed altri, sulla diffusione di testi scolastici relativi alla riforma costituzionale.

Avviso di rettifica

Nel Resoconto stenografico della 720a seduta pubblica del 10 novembre 2016, a pagina 44, alla penultima riga del secondo capoverso, sostituire la parola: "inequivocabile" con la seguente: "equivocabile".

Nel Resoconto stenografico della 723a seduta pubblica del 15 novembre 2016, a pagina 26, il titolo del disegno di legge n. 2224 è sostituito dal seguente: "(2224) **Disposizioni in materia di responsabilità professionale del personale sanitario** (Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Fucci; Fucci; Grillo ed altri; Calabrò ed altri; Vargiu ed altri; Miotto ed altri; Monchiero ed altri; Formisano)".

