

Comunicato stampa del 21 Maggio 2008

Trasmetto il Disegno di Legge che ho presentato al fine di accelerare la procedura di conversione dell'accordo internazionale per il raddoppio della galleria di Tenda.

Ringrazio per l'attenzione,

Cordiali saluti

Sen. Giuseppe Menardi

Legislatura 16° - Disegno di legge N. 174

DDL n.174

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori MENARDI, MARTINAT e FLUTTERO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 APRILE 2008

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativo all'attuazione di una gestione unificata del tunnel di Tenda e alla costruzione di un nuovo tunnel, fatto a Parigi il 12 marzo 2007

Onorevoli Senatori. – Dalla sua costruzione alla fine dell'Ottocento, la galleria stradale di valico del Col di Tenda che collega direttamente la valle Vermenagna in Piemonte a quella della Roya in Provenza - Alpi - Costa Azzurra ha rappresentato uno dei principali valichi attraverso la barriera naturale delle Alpi del Sud.

Nel Novecento tale collegamento ha permesso lo sviluppo di scambi commerciali e turistici sia di livello regionale che nazionale tra Italia e Francia.

Il notevole incremento verificatosi negli ultimi due decenni nell'interscambio commerciale ha altresì determinato il raggiungimento di volumi di traffico automobilistico non compatibili con le caratteristiche tecniche e costruttive del tunnel, rendendo di conseguenza elevato il rischio dovuto a incidenti in fase di attraversamento.

Il mantenimento efficiente di un collegamento stradale permanente nelle Alpi del Sud tramite il tunnel del Col di Tenda è da considerare fondamentale alla luce dei consolidati rapporti commerciali tra la provincia di Cuneo e la Francia (1,8 miliardi di euro tra *import* ed *export* nel 2005) e rende necessaria l'esecuzione di nuove opere consistenti nella costruzione di una nuova canna nonché nell'ammodernamento e allargamento del tunnel esistente.

L'insieme di tali interventi ha una durata stimata in sette, otto anni e la relativa realizzazione è subordinata alla sottoscrizione dell'Accordo binazionale oggetto della presente relazione, che specifica le condizioni e le modalità di costruzione del nuovo tunnel.

Considerata l'inadeguatezza del tunnel al volume del traffico, i lavori richiesti andranno avviati quanto prima, anche alla luce del prevedibile sviluppo dei trasporti in un'area di ottimo sviluppo socio-economico e del tempo che verrà ad intercorrere prima del loro effettivo completamento. È per questo che la costruzione di una nuova galleria (seconda canna) ed il successivo ammodernamento ed allargamento della sagoma del tunnel esistente si impongono con estrema urgenza.

Altrettanto prioritaria e quindi urgente appare nell'ottica dell'Accordo la tutela della sicurezza e ciò anche alla luce dei noti incidenti verificatisi all'interno dei trafori del Monte Bianco e del Frejus nel recente passato, nonché nel rispetto della direttiva europea 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea.

È importante ricordare che il decorso parlamentare dell'Accordo ha avuto da parte francese una procedura di straordinaria celerità, tanto da essere ratificato già lo scorso 11 ottobre 2007 ai sensi della legge 2007-1485 del 18 ottobre 2007.

La ratifica francese è stata formalizzata con comunicazione ufficiale alla Repubblica italiana il 10 gennaio 2008. L'Accordo attende pertanto solo la corrispondente procedura italiana per poter entrare in vigore.

Si ricorda a tal fine che nella scorsa legislatura il Senato ha approvato il provvedimento in Aula in prima lettura nella seduta del 27 febbraio 2007.

Alla luce di tali considerazioni si auspica pertanto da parte del Parlamento italiano una rapida approvazione del presente disegno di legge, in applicazione dell'articolo 81, comma 1, del Regolamento del Senato.

L'Accordo prevede, inoltre, in linea con quanto previsto dalla normativa europea di riferimento (direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004), di introdurre la gestione unificata del tunnel di Tenda, in alternativa all'attuale gestione, caratterizzata dalla presenza di due enti gestori stradali, quali l'Ente nazionale per le strade (ANAS) Piemonte e la *Direction départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes* (DDE 06), che svolgono attività di manutenzione e gestione sulla sezione del tunnel che ricade sul territorio di rispettiva competenza.

L'Accordo ha l'obiettivo di garantire il mantenimento del collegamento stradale permanente tra Italia e Francia tramite il tunnel del Col di Tenda in condizioni di efficienza e sicurezza in linea con le normative nazionali ed europee, ed è stato sviluppato dal gruppo di lavoro giuridico insediato nell'ambito della Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud, la quale ha sottolineato, più volte, che «la sicurezza del tunnel stradale del Tenda rappresenta una priorità assoluta».

Nelle more della redazione del testo del presente Accordo, i Ministri per le infrastrutture di Italia e Francia hanno sottoscritto, in data 24 novembre 2006 a Lucca, un Accordo preliminare, volto a migliorare le condizioni di circolazione all'interno del tunnel mediante l'attuazione di disposizioni comuni di gestione in attesa della gestione unificata, nonché a garantire la qualità della progettazione del nuovo tunnel. In tale data è stata dichiarata la volontà di voler pervenire ad un accordo generale che, una volta ratificato, subentrerà all'Accordo preliminare.

Questi elementi di inquadramento sono contenuti nel preambolo dell'Accordo tra Governi, seguito dall'articolato composto da trentaquattro articoli suddivisi in cinque titoli, nei quali sono esplicitati i principi e le condizioni dell'introduzione di una gestione unificata del tunnel in servizio, nonché della costruzione di un nuovo tunnel.

L'articolo 1 ribadisce l'oggetto dell'Accordo.

L'articolo 2 precisa la terminologia usata nell'Accordo.

L'articolo 3 ridefinisce il ruolo amministrativo e tecnico dell'esistente Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud (CIG) definendola come autorità amministrativa comune del tunnel.

Con riferimento alla gestione unificata del tunnel, l'articolo integra le competenze della CIG con compiti di approvazione dei documenti contenenti le regole da applicare in materia di esercizio, manutenzione, sicurezza, condizioni di circolazione, soccorsi, ispezioni nonché di vigilanza sul rispetto del regime regolatorio previsto.

Le competenze della CIG sono inoltre estese ad attività di natura amministrativa e tecnica in ordine al processo di costruzione del nuovo tunnel e, in particolare, alla convalida dei documenti e degli atti necessari alla realizzazione.

L'articolo, inoltre, attribuisce alla CIG compiti in materia di valutazione ed approvazione dei costi di gestione dell'opera nonché di convalida dei costi di costruzione.

Infine, l'articolo prevede che la CIG svolga un ruolo consultivo a favore dei due Governi, formulando proposte sulle materie di competenza ovvero raccomandazioni sulle materie non espressamente attribuite.

L'articolo 4 amplia il ruolo consultivo del comitato di sicurezza integrando le attuali competenze con il rilascio di pareri sui documenti comuni di esercizio, manutenzione e sicurezza del tunnel in servizio nonché sui documenti necessari alla realizzazione del nuovo tunnel che hanno un'incidenza sulla sicurezza.

L'articolo 5 istituisce una commissione tecnica con compiti di supporto alla CIG in materia di monitoraggio amministrativo, tecnico e finanziario e ne indica la composizione minima, i cui oneri saranno coperti con gli ordinari stanziamenti di bilancio.

L'articolo 6 reca disposizioni relative all'esercizio, alla manutenzione e alla sicurezza del tunnel in servizio; la gestione dell'intero tunnel è affidata all'Italia, che provvede a tale incombenza mediante la designazione del gestore unico, mentre restano affidate alle due Autorità nazionali la gestione delle vie di accesso al tunnel medesimo.

L'articolo 7 prevede, tra l'altro, che il gestore unico predisponga il manuale di gestione del tunnel in servizio, tenendone costantemente aggiornata la documentazione di sicurezza.

L'articolo 8 regola l'accordo finanziario per la gestione del tunnel in servizio in base alla formulazione riportata in dettaglio nella relazione tecnica del presente disegno di legge.

L'articolo 9 ha per oggetto gli aspetti di sicurezza nel tunnel in servizio per la risoluzione dei quali è previsto che il gestore unico del tunnel rediga un apposito regolamento di circolazione.

L'articolo 10 individua i soggetti di polizia abilitati all'espletamento dei compiti di controllo della circolazione stradale e all'emissione dei provvedimenti di sanzione amministrativa, regolandone gli ambiti di intervento.

L'articolo 11 disciplina la redazione del piano di soccorso binazionale che costituisce un documento fondamentale alla fine del coordinamento degli interventi delle squadre di soccorso in caso di incidente. La sua redazione è affidata alle prefetture territorialmente competenti.

L'articolo 12 consente alle parti di prendere decisioni unilaterali circa il tunnel in caso di circostanze eccezionali, ivi compresa la limitazione o chiusura del tunnel al traffico.

L'articolo 13 reca disposizioni relative alla costruzione del nuovo tunnel e definisce i confini fisici dell'intervento ai fini dell'identificazione delle opere che ricadono all'interno dell'applicazione dell'Accordo.

L'articolo 14 affida la committenza della costruzione del nuovo tunnel alla Parte italiana che procede alla realizzazione dell'intervento, anche con la designazione del committente delegato, applicando la normativa italiana.

L'articolo 15 mantiene la responsabilità di ogni singolo Governo in materia di procedure ambientali ed espropriative.

L'articolo 16 prevede che i lavori di costruzione si svolgano in due fasi: nella prima, si procede alla costruzione della nuova canna e delle vie di collegamento tra le canne; nella seconda, si procede all'ammodernamento e all'allargamento della sagoma del tunnel esistente.

In base all'articolo 17, il «Progetto Definitivo e *Avant-Projet Sommaire*» viene assunto come documento di riferimento tecnico-finanziario per la realizzazione dell'intervento.

L'articolo 18 stabilisce che il tunnel è costruito in conformità alla vigente normativa europea salvo casi non previsti per i quali si fa riferimento alla normativa italiana. L'articolo demanda, inoltre, alla CIG di precisare il regime ed i termini di garanzia ai quali deve essere sottoposta l'opera.

L'articolo 19 prevede che lo svolgimento della gara o delle gare d'appalto per la realizzazione dell'intervento si svolga sulla base della normativa comunitaria e della normativa italiana di riferimento. Ai sensi dell'articolo, in sede di consultazione delle imprese, il committente delegato ha il compito di chiedere l'approvazione della CIG circa i documenti di gara nonché di informarla circa l'esito della stessa.

L'articolo 20 pone in capo al committente delegato l'onere di garantire l'esecuzione dell'intervento e di provvedere al collaudo dell'opera tenendo informata la CIG sullo stato di avanzamento dei lavori.

L'articolo 21 mantiene la responsabilità delle due parti per la messa a disposizione dei terreni necessari all'intervento.

Gli articoli 22 e 23 regolano l'accordo finanziario per la costruzione del nuovo tunnel in base alla formulazione riportata in dettaglio nella relazione tecnica del presente disegno di legge. Tali articoli dettagliano in particolare le condizioni di determinazione, modifica e convalida del costo di riferimento, nonché di pagamento delle spese.

L'articolo 24 stabilisce le condizioni di presa in consegna delle opere a conclusione delle fasi di lavoro.

L'articolo 25 pone in capo alla CIG, in quanto autorità amministrativa, la decisione di aprire progressivamente al traffico il tunnel a conclusione delle fasi di lavoro. Esso precisa i documenti relativi all'esercizio, alla manutenzione, alla sicurezza e ai soccorsi che devono essere approvati dalla stessa Commissione prima dell'apertura al traffico veicolare.

L'articolo 26 presenta il riepilogo dei compiti del committente delegato per la costruzione del nuovo tunnel.

L'articolo 27 contiene alcune disposizioni generali applicabili al tunnel, nonché le condizioni di applicazione dell'Accordo. L'articolo stabilisce l'esenzione dall'obbligo di permesso di soggiorno e/o di lavoro per i cittadini dell'Unione europea ed extra-comunitari che intervengono nella realizzazione e nella gestione del tunnel.

L'articolo 28 reca disposizioni in materia fiscale e doganale. In particolare, conferma l'applicazione delle procedure nazionali in materia, stabilisce che le attività del gestore sono regolate dalla normativa italiana, salvo indicazioni contrarie riportate nell'Accordo e demanda ad ulteriori accordi le questioni non regolate.

L'articolo 29 stabilisce che le condizioni di lavoro ed impiego del personale che interviene sul tunnel sono quelle italiane e mantiene l'applicazione del diritto nazionale per i danni provocati ad utenti e terzi.

Gli articoli 30 e 33 sono relativi al regolamento delle controversie nate dall'Accordo e alle eventuali modifiche del testo.

L'articolo 31 mantiene il carattere nazionale della proprietà delle acque e dei minerali rinvenuti durante la realizzazione del nuovo tunnel.

L'articolo 32 stabilisce la frontiera all'interno del tunnel alla verticale della frontiera all'aperto.

L'articolo 34 prevede le misure da prendere per l'attuazione dell'Accordo e la sua entrata in vigore e ne definisce la durata.

Sul piano nazionale, le Amministrazioni centrali interessate dall'attuazione dell'Accordo sono i Ministeri delle infrastrutture, dei trasporti, dell'economia e delle finanze, dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del lavoro e della previdenza sociale. A livello locale o decentrato, sono interessate dall'applicazione dell'Accordo le Amministrazioni della regione Piemonte, della provincia di Cuneo, della prefettura di Cuneo (Ministero dell'interno), del comando provinciale dei vigili del fuoco (Ministero dell'interno) e della protezione civile (Presidenza del Consiglio dei ministri).

La società ANAS Spa è incaricata della realizzazione dell'opera e della sua gestione unificata.

Per quanto riguarda le amministrazioni francesi, l'Accordo richiede l'attuazione di misure da parte dei Ministeri dei trasporti, dell'economia e delle finanze, dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché del Consiglio generale delle Alpi marittime.

La realizzazione dell'Accordo comporta oneri finanziari a carico di entrambi i Paesi.

I costi previsti attengono sia alla fase di realizzazione del tunnel che alla sua gestione, e precisamente:

- 1) costi di realizzazione, da considerarsi «*una tantum*» in quanto relativi al costo della costruzione della nuova canna, nonché ammodernamento e allargamento della canna esistente;
- 2) costi di manutenzione e gestione, da considerarsi per tutto il periodo di vita utile del tunnel.

Per quanto attiene alla prima tipologia di costi, la CIG, nella riunione del 25 settembre 2006, sulla base delle risultanze del «Progetto Definitivo e *Avant-Projet Sommaire*» ha approvato la

stima del costo di riferimento dell'opera, che risulta determinata in circa 141,200 milioni di euro (valore 2002), oltre ad oneri IVA.

L'Accordo prevede che tale costo possa subire modifiche durante l'iter di realizzazione dell'opera.

Per quanto attiene al costo di costruzione, l'Accordo prevede la seguente ripartizione:

58,35 per cento a carico della Parte italiana;

41,65 per cento a carico della Parte francese.

Per quanto sopra, per la realizzazione del nuovo tunnel risulta a carico della Parte italiana un importo pari a 82,391 milioni di euro. Di questo importo, 54 milioni di euro risultano disponibili ai sensi della legge finanziaria 2005 (legge 30 dicembre 2004, n. 311, articolo 1, comma 452, e successive modificazioni). Il restante finanziamento, pari a 28,391 milioni di euro, è assicurato dal contratto di programma ANAS 2007, in quanto ricompreso tra gli interventi di cui alla Tabella 1 del predetto contratto.

In sede di CIG è stata concordata l'anticipazione del finanziamento dell'opera da Parte italiana. L'Accordo descrive le modalità di tale anticipazione che permetteranno di ridurre al massimo gli oneri finanziari. L'Italia effettuerà il pagamento dei costi di investimento direttamente al committente delegato ANAS Spa. Il pagamento dei costi di investimento a carico della Parte francese avverrà, da una parte, a rendicontazione delle spese con il saldo delle stesse e, dall'altra, con l'erogazione di una anticipazione per le spese da effettuarsi valutate sulla base di previsioni di spesa approvate dalla CIG.

Per quanto attiene alla seconda categoria di costi, la ripartizione dei costi annuali delle attività di gestione è la seguente:

per il 58,35 per cento a carico della Parte italiana;

per il 41,65 per cento a carico della Parte francese.

La corresponsione da Parte francese della corrispondente quota di oneri di gestione è regolata su base annuale.

Le modalità di erogazione dei pagamenti dei costi di realizzazione e di gestione da Parte francese dovranno essere dettagliate in un apposito accordo tra le Amministrazioni competenti. Lo stesso accordo dovrà definire le modalità di pagamento dell'IVA. Al fine di semplificare gli adempimenti di carattere fiscale, è stata prospettata l'ipotesi di versare l'IVA, dovuta per la realizzazione e la gestione dell'opera, in Italia, indipendentemente dalla porzione di territorio interessata dagli interventi. In tale senso, un'apposita istanza di autorizzazione dovrà essere inoltrata alla Commissione europea, indicando i motivi della richiesta ed illustrando la proposta di deroga.

Nel caso in cui il rimborso da parte francese avvenga al netto dell'IVA, il suddetto Accordo tra le Amministrazioni competenti dovrà prevedere, previa approvazione della deroga da parte della Commissione europea, che la percentuale di IVA destinata alle «risorse proprie» della Comunità europea (attualmente 0,3 per cento circa della base imponibile) sia interamente versata dall'Italia e che la Francia restituisca all'Italia la quota di IVA comunitaria relativa ai costi sostenuti per la realizzazione dell'opera che ricade in territorio francese (0,3 per cento di 58,81 milioni di euro pari a circa 176.500 euro).

Per quanto riguarda le attività presso il tunnel realizzate dai servizi doganali, di polizia, e di protezione sanitaria, l'Accordo non prevede oneri finanziari supplementari a carico delle Amministrazioni.

Per quanto attiene alla costituzione della Commissione tecnica di cui all'articolo 5 dell'Accordo, si ribadisce infine che ai modesti oneri derivanti dalla medesima si farà fronte con gli ordinari stanziamenti di bilancio.

La materia trattata nell'Accordo è di pertinenza del Ministero delle infrastrutture che, nel corso della redazione, ha acquisito i pareri di tutti i Ministeri competenti.

L'Accordo è in linea con i principi costituzionali della Repubblica italiana e non incide sulle leggi e i regolamenti nazionali vigenti in materia di lavori pubblici ed, in particolare, per quanto riguarda l'esercizio, la manutenzione e la sicurezza all'interno delle gallerie stradali.

L'Accordo, in merito alle competenze delle Amministrazioni centrali delle infrastrutture e degli uffici decentrati del Ministero dell'interno definisce le modalità di coordinamento delle strutture italiana e francese. Inoltre, l'Accordo definisce le competenze delle Amministrazioni centrali dell'economia e delle finanze, dell'ambiente, dell'interno e del lavoro attribuendo alle

Amministrazioni dell'interno e del lavoro compiti relativi alla porzione di tunnel sita in territorio francese.

L'Accordo non incide sulla normativa dell'Unione europea nel settore dei lavori pubblici (gallerie stradali) ed, in particolare, sulla già citata direttiva europea 2004/54/CE recepita dal decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264.

Per quanto riguarda gli accordi bilaterali tra Italia e Francia, l'Accordo recepisce le condizioni di intervento descritte nella Convenzione sulla cooperazione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese nel campo della previsione e della prevenzione dei rischi maggiori e dell'assistenza reciproca in caso di catastrofi naturali o dovute all'attività dell'uomo, firmata a Parigi il 16 settembre 1992 (legge 4 ottobre 1994, n. 578). Inoltre, l'Accordo prefigura la definizione più precisa delle modalità di intervento che verranno definite nel piano di soccorso binazionale da concordare tra le Parti. A tale riguardo, l'Accordo costituisce un accordo particolare ai sensi dell'articolo 16 dell'Accordo del 16 settembre 1992.

Inoltre, l'Accordo contestualizza la Convenzione tra l'Italia e la Francia relativa agli uffici a controlli nazionali abbinati ed ai controlli in corso di viaggio, con Protocollo finale, conclusa a Roma l'11 ottobre 1963 (legge 30 giugno 1965, n. 824). In particolare, precisa l'applicazione al tunnel di Tenda degli articoli della suddetta Convenzione che riguardano zona di controllo, norme di legge regolamentari ed amministrative relative ai controlli, condizioni dei controlli, assistenza reciproca, protezione nonché uniformi degli agenti responsabili dei controlli.

Per quanto riguarda le modalità di entrata in vigore dell'Accordo, l'articolo 34 prevede che questo avvenga il primo giorno del secondo mese consecutivo alla notifica dell'adempimento delle procedure costituzionali richieste nei due Paesi firmatari. La durata dell'Accordo, prevista nello stesso articolo, è fissata in trentacinque anni e l'Accordo può essere rinnovato automaticamente per ulteriori periodi di cinque anni, salvo espressa manifestazione contraria di una delle Parti.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativo all'attuazione di una gestione unificata del tunnel di Tenda e alla costruzione di un nuovo tunnel, fatto a Parigi il 12 marzo 2007.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 34 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

(Entrata in vigore)

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