

ACCORDO

tra

il Governo della Repubblica francese

e

il Governo della Repubblica italiana

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

Il Governo della Repubblica francese

e

il Governo della Repubblica italiana

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 2015, in due copie, in lingua francese e italiana, i due testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo
della Repubblica francese

Alain VIDALIES

Sottosegretario di Stato per i trasporti,
il mare e la pesca

Per il Governo
della Repubblica italiana

Maurizio LUPI

Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti