

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1878

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

(D'ALEMA)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'INTERNO

(AMATO)

CON IL MINISTRO DELLA DIFESA

(PARISI)

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(PADOA SCHIOPPA)

CON IL MINISTRO DEI TRASPORTI

(BIANCHI)

CON IL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI E LE AUTONOMIE LOCALI

(LANZILOTTA)

E CON IL MINISTRO PER LE POLITICHE EUROPEE

(BONINO)

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Consiglio federale svizzero per il rinnovo della concessione relativa al collegamento della rete ferroviaria svizzera con la rete italiana attraverso il Sempione dal confine di Stato a Iselle e l'esercizio del tratto da Iselle a Domodossola, fatta a Torino il 28 marzo 2006

Presentato il 2 novembre 2006

ONOREVOLI DEPUTATI! — La linea ferroviaria internazionale Briga-Tunnel del Sempione-Domodossola è regolamentata dal Trattato internazionale del 25 novembre 1895, dal quale derivano alcune Convenzioni governative (del 22 febbraio 1896, del 2 dicembre 1899 e del 16 maggio 1903), numerosi atti e accordi tra Ferrovie

dello Stato e Ferrovie federali svizzere (del 19 febbraio 1906, del periodo marzo-luglio 1929) e altre Convenzioni internazionali speciali riguardanti poste, dogane, polizia, servizi sanitari e veterinari.

La Convenzione principale, del 22 febbraio 1896, affidava alla Compagnia Jura Simplon, per la tratta della linea del Sempione in territorio italiano sino a Iselle, la titolarità della concessione per la costruzione e regolamentava l'esercizio della ferrovia e l'esercizio per il tratto da Iselle a Domodossola.

La Confederazione svizzera è subentrata alla Compagnia Jura Simplon con la Convenzione stipulata il 16 maggio 1903 con il Governo italiano. In tale occasione (articolo 11 della Convenzione del 16 maggio 1903) i due Governi hanno convenuto di istituire la Delegazione internazionale per gli affari della ferrovia del Sempione.

La concessione in argomento è scaduta a fine maggio 2005, in quanto l'articolo 1 della Convenzione del 22 febbraio 1896 prevede che la stessa sia accordata per un periodo di 99 anni dalla data di attivazione della linea all'esercizio, avvenuta il 1° giugno 1906.

Per affrontare le problematiche relative alla scadenza della concessione ed al fine di intraprendere le misure necessarie per assicurare la continuità del traffico sulla linea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni della Confederazione svizzera, nella riunione tenutasi a Milano il 24 giugno 2002, nel quadro della Convenzione bilaterale italo-svizzera concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera alla rete italiana ad alta capacità, hanno concordato di avviare, tra l'altro, il rinnovo e la revisione della concessione/Convenzione del Sempione, nell'ambito di gruppi di lavoro bilaterali coordinati da un Comitato direttivo.

Il gruppo di lavoro incaricato di procedere alla revisione della Convenzione italo-svizzera per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Sempione si è

riunito a Berna l'11 ottobre 2002, a Zurigo il 24 gennaio 2003 e il 22 maggio 2003, a Milano il 10 luglio 2003, a Bellinzona il 6 novembre 2003, a Milano il 4 giugno 2004, a Berna il 20 maggio 2005 e a Milano il 14 dicembre 2005.

Il gruppo in parola ha considerato che il nuovo progetto di Convenzione per divenire esecutivo dovrà essere approvato da tutte le Amministrazioni interessate e dai Parlamenti dei due Paesi; quindi i lavori per addivenire a delle soluzioni comuni e la nuova proposta di Convenzione/concessione dovranno essere ultimati con adeguato anticipo rispetto alla data di scadenza della concessione.

Il gruppo di lavoro ha valutato positivamente l'ipotesi di rinnovare la Convenzione modificando le parti non più attuali, adeguandola alla normativa comunitaria di settore e inserendo nella stessa i principi che regolano i rapporti tra i gestori delle infrastrutture. Si è convenuto inoltre di individuare, *a latere* dei lavori per la rivisitazione degli accordi convenzionali di gestione dell'esercizio, modelli organizzativi efficienti ed efficaci orientati alla ottimizzazione della qualità generale della circolazione (affidabilità dell'infrastruttura, regolazione della circolazione, sistema di segnalamento, regolamenti di esercizio e sicurezza, costi di gestione) nel rispetto del nuovo quadro normativo europeo.

Il gruppo ha approfondito quindi prioritariamente gli aspetti connessi al rinnovo della concessione per garantire, lungo l'intera tratta, una unitarietà nei criteri di esercizio ed assicurare la continuità del traffico su tale linea.

Per quanto concerne il Trattato del 25 novembre 1895, le Parti hanno convenuto di non dover effettuare alcun adempimento, anche in relazione alla circostanza che lo stesso non presuppone azioni congiunte, rinnovi o proroghe, né ha bisogno di essere adeguato alla normativa attuale, avendo ormai essenzialmente svolto la propria funzione ed essendo le proprie direttive state recepite nelle Convenzioni successive. Il rinnovo della concessione per un ulteriore periodo di 99 anni e alle

stesse condizioni della attuale Convenzione consentirà allo Stato italiano l'acquisizione gratuita della linea e delle sue pertinenze alla fine di tale periodo.

Il gruppo di lavoro ha avviato l'istruttoria e la stesura della revisione della concessione, delle Convenzioni e degli atti ad essa connessi e ha verificato, sentiti Rete ferroviaria italiana Spa (RFI) e Ferrovie dello Stato Spa (FS) da parte italiana e SBB e BLS da parte svizzera:

1) la compatibilità della concessione alla normativa sul libero accesso alla rete ferroviaria;

2) le problematiche concernenti i pedaggi;

3) le problematiche inerenti la gestione, la circolazione e la manutenzione della linea;

4) gli aspetti legati al rilascio del certificato di sicurezza;

5) la definizione delle funzioni di controllo a livello ministeriale circa l'attuazione della Convenzione stessa.

La bozza della Convenzione è stata quindi predisposta a cura della delegazione italiana e presentata alla delegazione svizzera il 6 novembre 2003 nel corso della riunione tenutasi a Bellinzona, ove, tra l'altro, sono stati affrontati nel merito gli aspetti concernenti: la regolamentazione del tratto da Iselle a Domodossola e la Delegazione del Sempione.

Per quanto riguarda il primo aspetto, si è tenuta distinta la parte relativa al rinnovo della concessione (dal confine di Stato a Iselle) dalla regolamentazione dell'esercizio della linea fino a Domodossola. Ciò sia per definire un testo che potesse conservare validità nel tempo, sia per garantire i reciproci interessi e le diverse strategie di Italia e Svizzera sul corretto ed ottimale servizio di trasporto ferroviario sulla linea stessa.

Per quanto concerne il secondo aspetto, è stato proposto di snellire e di semplificare le attività di verifica e controllo avvalendosi non più della Delegazione del

Sempione, ma del gruppo di lavoro e del Comitato direttivo bilaterali in ambito ministeriale.

La Delegazione internazionale del Sempione continuerà l'attività fino alla data di entrata in vigore della nuova Convenzione. Con il rinnovo della concessione, tra l'altro, non è più previsto alcun contributo economico tra le Parti e quindi non ha più motivo la verifica dei conti oggi effettuata dalla Delegazione del Sempione.

Una prima proposta di Convenzione è stata concordata tra le Parti nella riunione tenutasi a Milano il 4 giugno 2004. Detta proposta è stata sottoposta ai Ministeri dell'economia e delle finanze, della difesa, dell'interno e al Servizio del contenzioso diplomatico del Ministero degli affari esteri che, in proposito, hanno richiesto di apportare alcune modifiche e integrazioni.

Nella riunione tenutasi a Berna il 20 maggio 2005 il gruppo di lavoro bilaterale, coadiuvato dai gestori delle infrastrutture ferroviarie italiana e svizzera (RFI e Ferrovie dello Stato) ha concordato il testo definitivo della nuova Convenzione/concessione, che ciascuna Parte dovrà sottoporre agli organi competenti per il successivo iter approvativo. Detto testo, che recepisce tutte le indicazioni avanzate dai Ministeri innanzi citati, è stato sottoposto in data 14 dicembre 2005 alla parafatura di accettazione dei due Paesi.

Per quanto concerne la proroga della concessione/Convenzione i rappresentanti delle Amministrazioni degli affari esteri hanno concordato un testo di scambio di note tra i due Governi concernente il prolungamento della concessione e delle relative Convenzioni, in attesa che venga approvata la nuova Convenzione. La durata di tale atto interlocutorio è stata stabilita in quattro anni a decorrere dal 1° giugno 2005.

La nuova Convenzione, suscettibile di revisione per reciproco consenso, oltre alle premesse si compone di 14 articoli raggruppati in tre capitoli rispettivamente denominati: « Concessione del Sempione », « Esercizio tra Iselle e Domodossola », « Disposizioni comuni ».

Tanto premesso, passando all'esame delle singole clausole del provvedimento, si osserva quanto segue:

Articolo 1. La durata della nuova concessione è stata indicata in un nuovo periodo di 99 anni alle stesse condizioni dell'attuale, perché ciò consentirà allo Stato italiano l'acquisizione gratuita della linea e delle sue pertinenze alla fine di tale periodo (articolo 5 della Convenzione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione dalla frontiera italo-svizzera fino a Iselle conclusa il 22 febbraio 1896). Durante l'intero periodo il Consiglio federale svizzero non potrà trasferire la concessione senza l'autorizzazione preventiva del Governo italiano.

Articolo 2. Tale articolo riguarda l'oggetto della concessione e cioè la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, incluse la progettazione, la realizzazione e la messa in esercizio di nuove costruzioni e tecnologie necessarie per l'adeguamento alle disposizioni normative e alle esigenze del traffico. La concessione è affidata alla Confederazione svizzera che risponde direttamente del rispetto e dell'adempimento degli obblighi, anche se potrà affidare ad un gestore dell'infrastruttura le attività oggetto della concessione.

Articolo 3. In tale articolo si individuano specificamente gli obblighi del concessionario.

Articolo 4. La nuova concessione non comporta alcun obbligo di tipo economico per l'Italia e non prevede alcuna sovvenzione alla Svizzera per l'esercizio della linea. Lo Stato italiano in caso di gravi e persistenti violazioni della nuova Convenzione potrà disporre la decadenza della concessione. Il Governo italiano avrà, altresì, il diritto di riscattare la concessione con un preavviso di almeno due anni, a fronte del versamento di una somma determinata sulla base dell'ammontare delle spese di prima istituzione per la costruzione della linea, dedotte le somme accordate dall'Italia. Tale somma, che sarà determinata dal risultato del rendiconto

approvato dalla Delegazione internazionale per gli affari del Sempione per l'esercizio 2004, sarà ridotta di un novantanesimo per ciascun anno trascorso dalla data di entrata in vigore della Convenzione fino all'anno dell'eventuale riscatto.

Articolo 5. Tale clausola riguarda l'esercizio sulla linea ferroviaria Domodossola-Iselle, mentre la gestione dell'infrastruttura su tale tratta rimane al concessionario italiano RFI SpA, con tutti i benefici e gli obblighi che ne conseguono. Sono previste convenzioni tra i gestori per regolare i diversi aspetti tecnici.

Articolo 6. Riguarda l'obbligo per i due Governi di regolare specifici servizi pubblici provvedendo ad innovare in particolare le Convenzioni speciali riguardanti poste, dogane, polizia, servizi sanitari e veterinari.

Articolo 7. Riguarda la sovranità nazionale di ciascun Governo sulla linea giacente sul proprio territorio, compreso per l'Italia il diritto di sospendere l'esercizio ferroviario ai sensi della normativa nazionale.

Articolo 8. Riguarda la difesa nazionale e la sicurezza nazionale. In base a tale articolo il Governo italiano avrà, in ogni momento, facoltà di far circolare treni militari sul tratto tra la stazione di Domodossola e il confine italo-svizzero.

Articolo 9. Tale clausola riguarda la ricerca delle responsabilità per i danni causati a terzi o al personale di servizio a seguito di incidenti avvenuti durante l'esercizio ferroviario nel tratto compreso fra la stazione di Domodossola e il confine italo-svizzero.

Articoli 10 e 11. Riguardano il controllo degli obblighi derivanti dalla Convenzione e la risoluzione delle controversie. Non ci si avvarrà più della Delegazione internazionale per gli affari della ferrovia del Sempione, che continuerà la propria attività fino alla data di entrata in vigore della nuova Convenzione, ma del gruppo di lavoro e del Comitato direttivo istituito ai sensi dell'articolo 9 della Convenzione tra

Italia e Svizzera del 2 novembre 1999 (Convenzione tra il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica italiana e il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la ferrovia transalpina svizzera — NFTA — alla rete italiana alta capacità — RAC). Le attività del Comitato, già operativo dal 1999, non comportano nuove spese, rientrando nelle disponibilità di bilancio del Ministero dei trasporti, mentre quelle del gruppo di lavoro non comportano nuove spese perché tale gruppo risulta composto da tecnici dei due enti ferroviari e da eventuali rappresentanti del Ministero dei trasporti.

Le controversie di natura amministrativa e finanziaria saranno risolte dal Ministero quelle civili da un tribunale arbitrale.

Articolo 12. Tale articolo riguarda gli obblighi internazionali già contratti dai due Governi con riferimento specifico all'appartenenza dell'Italia all'Unione europea.

Articolo 13. Tale articolo elenca esplicitamente le Convenzioni che saranno abrogate. Tra queste non viene citato il Trattato del 25 novembre 1895, che quindi rimane in vigore, in quanto il gruppo di lavoro bilaterale ha ritenuto che lo stesso non ha bisogno di essere adeguato alla normativa attuale, avendo ormai svolto la propria funzione, consistente essenzialmente nella costruzione della linea ferroviaria attraverso il Sempione.

Articolo 14. Concerne gli adempimenti e gli atti formali relativi alla sottoscrizione, all'entrata in vigore ed alla lingua ufficiale adottata nonché alla revisione della nuova Convenzione.

Elementi sugli aspetti finanziari.

La revisione delle Convenzioni tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Confederazione svizzera, per il rinnovo della concessione relativa al collegamento della rete ferroviaria sviz-

zera con la rete italiana attraverso il Sempione, non comporta alcun obbligo di tipo economico per l'Italia.

La Convenzione principale del 22 febbraio 1896, affidava alla Compagnia Jura Simplon la titolarità della concessione per la costruzione e l'esercizio del tratto ferroviario tra Briga e Iselle e regolamentava il solo esercizio della ferrovia per il tratto da Iselle a Domodossola.

La Confederazione svizzera è subentrata alla Compagnia Jura Simplon con la Convenzione stipulata il 16 maggio 1903 con il Governo italiano. In tale occasione (articolo 11 della Convenzione del 16 maggio 1903) i due Governi hanno convenuto di istituire la Delegazione internazionale per gli affari del Sempione.

Il rinnovo della concessione per un nuovo periodo di 99 anni e alle stesse condizioni dell'attuale Convenzione consentirà allo Stato italiano l'acquisizione gratuita della linea e delle sue pertinenze alla fine di tale periodo.

La Confederazione svizzera, in conseguenza del rinnovo, si impegna a gestire, sia a suo profitto che a sue spese, l'infrastruttura ferroviaria che attraversa il Sempione, dalla frontiera statale italo-svizzera fino allo scambio di entrata della stazione di Iselle, prima stazione italiana tra Briga e Domodossola.

Costituiscono oggetto della concessione: *a)* la gestione, la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, la progettazione e la messa in esercizio delle nuove costruzioni e delle tecnologie necessarie per l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria alle disposizioni normative e alle esigenze del traffico; *b)* i compiti attribuiti ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi della normativa italiana e comunitaria vigenti. Detta gestione comporta per il concessionario una serie di obblighi e di condizioni che sono stati esplicitamente regolamentati agli articoli 3 e 4 del nuovo atto di concessione. Il controllo degli obblighi derivanti dall'esercizio della concessione è di competenza del Comitato direttivo istituito dall'articolo 9 della Convenzione tra Italia e Svizzera del 2 novembre 1999 (Conven-

zione tra il Ministro dei trasporti e della navigazione della Repubblica italiana e il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni concernente la garanzia della capacità delle linee che collegano la nuova ferrovia svizzera alla rete italiana).

Ai sensi dell'articolo 12 del Trattato del 25 novembre 1895 e dell'articolo 3 della Convenzione del 22 febbraio 1896 lo Stato italiano era impegnato ad erogare, dapprima alla compagnia costruttrice della linea e in seguito alla Confederazione elvetica, una sovvenzione annua di 66.000 lire a partire dalla messa in esercizio della galleria del Sempione per tutta la durata della concessione.

Secondo la nuova Convenzione il Governo italiano avrà diritto di riscattare la concessione con un preavviso di almeno due anni, a fronte del versamento alla Confederazione svizzera di una somma determinata sulla base dell'ammontare delle spese di prima istituzione per la costruzione della linea, dedotte le somme accordate dall'Italia. Tale somma verrà determinata dal risultato del rendiconto approvato dalla Delegazione internazionale per gli affari del Sempione per l'esercizio 2004.

L'importo del costo di costruzione della linea riferito all'anno 2004, esaminato dalla Delegazione internazionale del Sempione il 20 maggio 2005, sarà ridotto di un novantanovesimo per ciascun anno trascorso dalla data di entrata in vigore della Convenzione fino all'anno in cui sarà eventualmente riscattata la concessione. La Delegazione internazionale del Sempione si riunisce una volta l'anno alternativamente in Italia e Svizzera e ha, tra l'altro, il compito di verificare i conti di costruzione ed i bilanci di gestione della linea del Sempione. Ogni anno, *a latere* della riunione della Delegazione del Sempione, si riunisce la Commissione dei verificatori dei conti della linea del Sempione. La Commissione è composta per la Svizzera da un rappresentante delle SBB e della BLS (gestori dell'infrastruttura elvetica) e per l'Italia da un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze e

di Ferrovie dello Stato Spa. I verificatori, in base al mandato loro conferito, esaminano i conti dell'anno precedente per la successiva approvazione. I conti sono relativi ai lavori di manutenzione effettuati sulla linea da Briga a Iselle, sia sul tratto italiano sia su quello svizzero, che vengono ripartiti in regime di territorialità. I lavori sul territorio italiano relativi agli impianti elettrici e al segnalamento sono effettuati a cura delle ferrovie svizzere (SBB) e successivamente addebitati alle ferrovie italiane (con le condizioni attuali che vedono gli impianti elettrici e di segnalamento di tipo svizzero la manutenzione può essere effettuata soltanto dalle SBB).

L'esercizio della linea tra Iselle e Domodossola, in territorio italiano, si limita al servizio dei treni per il quale le ferrovie svizzere ricevono un rimborso annuale per le spese risultanti da tale servizio.

Per quanto riguarda gli introiti da traffico sia passeggeri sia merci, la stazione di Iselle viene considerato il punto di congiunzione tariffaria. Gli introiti vengono quindi ripartiti tra le imprese di trasporto ferroviario in base a tale principio.

Nell'ultima riunione tenutasi a Berna il 20 maggio 2005, la Delegazione del Sempione ha approvato i conti del costo di costruzione della linea tra Briga e Iselle per l'anno 2003 (pari a 167.359.289 franchi svizzeri per la tratta in territorio italiano) ed ha verificato i conti del 2004 (pari a 168.219.441 franchi svizzeri per la parte della linea in territorio italiano). La Delegazione internazionale del Sempione continuerà l'attività fino alla data di entrata in vigore della nuova Convenzione. Con il rinnovo della concessione, tra l'altro, non è più previsto alcun contributo economico tra le parti e quindi non ha più motivo la verifica dei conti oggi effettuata dalla Delegazione del Sempione.

Con l'approvazione della nuova Convenzione, quindi, non solo non ci saranno più sovvenzioni alla Svizzera per l'esercizio della linea in argomento, ma saranno altresì ridotte le spese per il funzionamento della Delegazione internazionale del Sempione. Le eventuali e modeste spese relative alle attività del Comitato, già ope-

rativo dal 1999, sono imputate agli ordinari stanziamenti di bilancio del Ministero dei trasporti, mentre le riunioni del gruppo di lavoro sono tavoli tecnici costituiti da rappresentanti dei due enti ferroviari. L'eventuale partecipazione al gruppo

di lavoro di rappresentanti del Ministero dei trasporti risulta ampiamente coperta nell'ambito delle risorse finanziarie che si rendono disponibili dalla citata riduzione di spese per il funzionamento della Delegazione internazionale.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

1. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI IN SENSO STRETTO.

A) Necessità dell'intervento normativo e analisi dell'impatto normativo delle norme proposte sulla legislazione vigente.

La linea ferroviaria internazionale Briga-Tunnel del Sempione-Domodossola è regolamentata dal Trattato internazionale del 25 novembre 1895, dal quale derivano alcune Convenzioni governative (del 22 febbraio 1896, del 2 dicembre 1899 e del 16 maggio 1903), numerosi atti e accordi tra Ferrovie dello Stato e Ferrovie federali svizzere (del 19 febbraio 1906, del periodo marzo-luglio 1929) e altre Convenzioni internazionali speciali riguardanti poste, dogane, polizia, servizi sanitari e veterinari.

La Convenzione principale, del 22 febbraio 1896, affidava alla Compagnia Jura Simplon, per la tratta della linea del Sempione in territorio italiano e sino a Iselle, la titolarità della concessione per la costruzione e regolamentava l'esercizio della ferrovia per il tratto da Iselle a Domodossola.

La Confederazione svizzera è subentrata alla Compagnia Jura Simplon con la Convenzione stipulata il 16 maggio 1903 con il Governo italiano.

La concessione in argomento è scaduta a fine maggio 2005, in quanto l'articolo 1 della Convenzione del 22 febbraio 1896 prevede che la stessa sia accordata per un periodo di 99 anni dalla data di attivazione della linea all'esercizio, avvenuta il 1° giugno 1906 e occorre, quindi, rinnovarla per assicurare la continuità del servizio ferroviario.

Con la nuova Convenzione il Governo italiano accorda al Consiglio federale svizzero il rinnovo della concessione per l'esercizio della ferrovia a scartamento normale attraverso il Sempione, dalla frontiera italo-svizzera fino a Iselle, per la durata di 99 anni. Il rinnovo della concessione, stabilito alle stesse condizioni della attuale Convenzione, consentirà allo Stato italiano l'acquisizione gratuita della linea e delle sue pertinenze alla fine di tale periodo.

B) Analisi del quadro normativo.

Per affrontare le problematiche relative alla scadenza della concessione e al fine di intraprendere le misure necessarie per assicurare la continuità del traffico sulla linea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni della Confederazione svizzera, nella riunione tenutasi a Milano il 24 giugno 2002, nel quadro della Convenzione bilaterale italo-svizzera concernente la garanzia della capacità delle principali linee che

collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera alla rete italiana ad alta capacità, hanno concordato di avviare, tra l'altro, il rinnovo e la revisione della concessione/Convenzione del Sempione, nell'ambito di gruppi di lavoro bilaterali coordinati da un Comitato direttivo.

Il gruppo di lavoro incaricato di procedere alla revisione della Convenzione italo-svizzera per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Sempione si è riunito a Berna l'11 ottobre 2002, a Zurigo il 24 gennaio 2003 e il 22 maggio 2003, a Milano il 10 luglio 2003, a Bellinzona il 6 novembre 2003, a Milano il 4 giugno 2004 e a Berna il 20 maggio 2005. In quest'ultima riunione il gruppo di lavoro bilaterale, coadiuvato dai gestori delle infrastrutture ferroviarie italiana e svizzera (RFI Spa e BLS) ha concordato il testo definitivo della nuova Convenzione/concessione. Detto progetto ha tenuto conto delle osservazioni formulate dalla competenti Amministrazioni italiane e svizzere.

C) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

La nuova Convenzione per poter spiegare tutti gli effetti dovrà poi essere sottoposta a legge di ratifica con conseguente scambio di strumenti tra i due Paesi.

Tale accordo aggiorna e sostituisce le precedenti Convenzioni in considerazione dei cambiamenti politici e giuridici intervenuti nel corso dei cento anni (direttive europee sul processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario) e in funzione degli sviluppi tecnici che ci sono stati nel settore ferroviario. Sono state modificate le parti non più attuali, adeguandole alla normativa comunitaria di settore e inserendo nella nuova Convenzione i principi che regolano i rapporti tra i gestori delle infrastrutture.

Si è convenuto inoltre di individuare, *a latere* dei lavori per la rivisitazione degli accordi convenzionali di gestione dell'esercizio, modelli organizzativi efficienti ed efficaci orientati alla ottimizzazione della qualità generale della circolazione (affidabilità dell'infrastruttura, regolazione della circolazione, sistema di segnalamento, regolamenti di esercizio e sicurezza, costi di gestione) nel rispetto del nuovo quadro normativo europeo. Sono stati approfonditi quindi prioritariamente gli aspetti connessi al rinnovo della Convenzione per garantire, lungo l'intera tratta, una unitarietà nei criteri di esercizio e assicurare la continuità del traffico su tale linea. La revisione della concessione, delle Convenzioni e degli atti ad essa connessi è stata effettuata, sentiti RFI e Ferrovie dello Stato Spa da parte italiana e SBB e BLS da parte svizzera, che in particolare si sono espressi sui seguenti argomenti:

- 1) la compatibilità della concessione alla normativa sul libero accesso alla rete ferroviaria;
- 2) le problematiche concernenti i pedaggi;
- 3) le problematiche inerenti la gestione, la circolazione e la manutenzione della linea;

- 4) gli aspetti legati al rilascio del certificato di sicurezza;
- 5) la definizione delle funzioni di controllo a livello ministeriale circa l'attuazione della Convenzione stessa.

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

Piena compatibilità dell'intervento in parola. Tra l'altro, nella nuova Convenzione è specificato che le norme contenute nell'accordo non pregiudicano gli obblighi internazionali delle Parti contraenti, inclusi, per quanto riguarda la Repubblica italiana, gli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea. A tale proposito, appare opportuno specificare che nell'ambito dei lavori per rinnovare la Convenzione è stata considerata positivamente l'ipotesi di rinnovare la Convenzione modificando le parti non più attuali, adeguandola alla normativa comunitaria di settore e inserendo nella stessa i principi che regolano i rapporti tra i gestori delle infrastrutture ferroviarie e quelli sul libero accesso alla rete ferroviaria. In particolare si fa riferimento alle direttive comunitarie che regolano il settore delle infrastrutture e del trasporto ferroviario e alle norme di recepimento delle medesime.

E) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale.

La compatibilità dell'intervento in parola con le competenze attribuite alle regioni ordinarie ed a statuto speciale appare piena, trattandosi di intervento riferito esclusivamente alla gestione di una tratta ferroviaria internazionale e quindi non di competenza delle regioni, come, tra l'altro, disciplinato dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni.

F) Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali.

Si riscontra la piena compatibilità dell'intervento di cui trattasi con le fonti legislative primarie.

G) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione.

La concessione della linea ferroviaria in argomento è regolamentata dal Trattato tra Italia e Svizzera del 25 novembre 1895, da alcune Convenzioni internazionali (del 22 febbraio 1896, del 2 dicembre 1899 e del 16 maggio 1903), da numerosi atti e accordi tra Ferrovie dello Stato e Ferrovie federali svizzere (del 19 febbraio 1906, del periodo

marzo-luglio 1929) e altre Convenzioni internazionali speciali riguardanti poste, dogane, polizia, servizi sanitari e veterinari. Non vi sono altre leggi in proposito e non è possibile delegificare in quanto l'intera materia viene regolata da accordi internazionali.

2. ELEMENTI DI *DRAFTING* E LINGUAGGIO NORMATIVO.

A) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo.*

Nessuna nuova definizione normativa è stata introdotta con il testo proposto in quanto l'argomento trattato riguarda la revisione ed il rinnovo della concessione relativa al collegamento della rete ferroviaria italiana con la rete ferroviaria svizzera e per la necessità di adeguare i previgenti accordi alla attuale normativa nazionale e comunitaria.

B) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto.*

L'atto proposto modifica, aggiorna e sostituisce le precedenti Convenzioni in considerazione dei cambiamenti politici e giuridici intervenuti nel corso dei cento anni (direttive europee sul processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario) e in funzione degli sviluppi tecnici che ci sono stati nel settore ferroviario. Sono state modificate le parti non più attuali, adeguando la nuova Convenzione alla normativa comunitaria di settore e inserendo nella stessa i principi che regolano i rapporti tra i gestori delle infrastrutture. L'intero testo è stato concordato nell'ambito di un gruppo di lavoro bilaterale italo-svizzero e trattandosi di un atto internazionale non sono previste modifiche in fase di recepimento, né si possono attuare modifiche di *drafting*.

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

La nuova Convenzione elenca esplicitamente le disposizioni che vengono esplicitamente abrogate. Tra queste non è stato inserito il Trattato del 25 novembre 1895, in quanto il gruppo di lavoro bilaterale, di cui sopra si è detto, ha convenuto di non dover effettuare alcun adempimento, anche in relazione alla circostanza che lo stesso non presuppone azioni congiunte, rinnovi o proroghe, né ha bisogno di essere adeguato alla normativa attuale, avendo ormai essenzialmente svolto la propria funzione.

In ogni caso, sono soddisfatti tutti i punti relativi ai riferimenti normativi, alle integrazioni dei dispositivi vigenti e agli effetti abrogativi impliciti, giacché l'intervento in analisi sostituirà integralmente gli atti attualmente in vigore.

3. ULTERIORI ELEMENTI DA ALLEGARE ALLA RELAZIONE.

A) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter e della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano progetti di legge vertenti sulla Convenzione/concessione per la gestione della linea ferroviaria attraverso il Sempione all'esame del Parlamento, né giudizi di costituzionalità sul medesimo oggetto.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

A) Ambito dell'intervento e individuazione dei soggetti coinvolti.

Al fine di intraprendere le misure necessarie per assicurare la continuità del traffico sulla linea ferroviaria internazionale Domodossola-Briga, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni della Confederazione svizzera, hanno concordato di avviare il rinnovo e la revisione della concessione/Convenzione del Sempione, nell'ambito di un gruppo di lavoro bilaterale coordinato da un Comitato direttivo.

Il gruppo di lavoro incaricato di procedere alla revisione della Convenzione italo-svizzera per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Sempione nella riunione tenutasi a Berna il 20 maggio 2005, ha concordato il testo definitivo della nuova Convenzione/concessione. Detto progetto ha acquisito il consenso dei Ministeri dell'economia e delle finanze, delle comunicazioni, della difesa, dell'interno e degli affari esteri ed è stato parafato in data 14 dicembre 2005.

B) Esigenze sociali, economiche e giuridiche.

La linea ferroviaria internazionale Briga-Tunnel del Sempione-Domodossola, è regolamentata dal Trattato internazionale del 25 novembre 1895, dal quale derivano alcune Convenzioni governative (del 22 febbraio 1896, del 2 dicembre 1899 e del 16 maggio 1903), numerosi atti e accordi tra Ferrovie dello Stato e Ferrovie federali svizzere (del 19 febbraio 1906, del periodo marzo-luglio 1929) e altre Convenzioni internazionali speciali riguardanti poste, dogane, polizia, servizi sanitari e veterinari.

La Convenzione principale, del 22 febbraio 1896, affidava alla Compagnia Jura Simplon, per la tratta della linea del Sempione in territorio italiano e sino a Iselle, la titolarità della concessione per la costruzione e regolamentava l'esercizio della ferrovia e l'esercizio per il tratto da Iselle a Domodossola. La concessione in argomento è scaduta a fine maggio 2005, in quanto l'articolo 1 della Convenzione del 22 febbraio 1896 prevede che la stessa sia accordata per un periodo di 99 anni dalla data di attivazione della linea all'esercizio, avvenuta il 1° giugno 1906 e occorre, quindi, rinnovarla per assicurare la continuità del servizio ferroviario.

C) Obiettivi generali.

Tale accordo aggiorna e sostituisce le precedenti Convenzioni in considerazione dei cambiamenti politici e giuridici intervenuti nel

corso dei cento anni (direttive europee sul processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario) e in funzione degli sviluppi tecnici che si sono stati nel settore ferroviario. Sono state modificate le parti non più attuali, adeguando la nuova Convenzione alla normativa comunitaria di settore e inserendo nella stessa i principi che regolano i rapporti tra i gestori delle infrastrutture. Si è convenuto inoltre di individuare, *a latere* dei lavori per la rivisitazione degli accordi convenzionali di gestione dell'esercizio, modelli organizzativi efficienti ed efficaci orientati alla ottimizzazione della qualità generale della circolazione (affidabilità dell'infrastruttura, regolazione della circolazione, sistema di segnalamento, regolamenti di esercizio e sicurezza, costi di gestione) nel rispetto del nuovo quadro normativo europeo. Sono stati approfonditi quindi prioritariamente gli aspetti connessi al rinnovo della Convenzione per garantire, lungo l'intera tratta, una unitarietà nei criteri di esercizio ed assicurare la continuità del traffico su tale linea.

La revisione della concessione, delle Convenzioni e degli atti ad essa connessi è stata effettuata, sentiti RFI e Ferrovie dello Stato Spa da parte italiana e SBB e BLS da parte svizzera, che in particolare si sono espressi sui seguenti argomenti:

- 1) la compatibilità della concessione alla normativa sul libero accesso alla rete ferroviaria;
- 2) le problematiche concernenti i pedaggi;
- 3) le problematiche inerenti la gestione, la circolazione e la manutenzione della linea;
- 4) gli aspetti legati al rilascio del certificato di sicurezza;
- 5) la definizione delle funzioni di controllo a livello ministeriale circa l'attuazione della Convenzione stessa.

D) Presupposti attinenti alle sfere organizzativa, finanziaria, economica e sociale.

La nuova proposta di accordo appare decisamente migliorativa rispetto alla precedente Convenzione, che sostituisce integralmente. Con riguardo alla sfera organizzativa, tiene conto degli sviluppi tecnici ed economici del settore, così come dei processi di liberalizzazione nel settore ferroviario che si sono sviluppati in Italia e in Svizzera.

Riguardo alla sfera economico-finanziaria, si sottolinea che con l'approvazione della nuova Convenzione non ci saranno più sovvenzioni alla Svizzera per l'esercizio della linea in argomento e saranno altresì soppresse le spese per il funzionamento della Delegazione internazionale del Sempione, di cui al capitolo 2481 del bilancio di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La nuova Convenzione si propone di semplificare e di eliminare barriere tecniche e burocratiche riscontrabili nell'esercizio del trasporto internazionale e quindi produrrà vantaggi in ambito economico e sociale.

E) Aree di criticità.

Non si ravvisano aree di criticità e si ritiene che non ci siano dei rischi per il buon fine dell'intervento normativo proposto. Considerato che la nuova Convenzione non è entrata in vigore entro il periodo di scadenza della precedente (31 maggio 2005), i due Governi e i gestori delle infrastrutture italiana e svizzera si sono impegnati ad assicurare comunque la continuità del servizio ferroviario.

F) Opzioni alternative o opzione nulla.

Non ci sono opzioni alternative e l'opzione nulla è da escludere.

G) Strumento tecnico-normativo più appropriato.

La nuova Convenzione, firmata dai rappresentanti di Italia e Svizzera, sarà sottoposta a legge di ratifica in quanto tale strumento è stato già utilizzato per i precedenti rinnovi. Anche in Svizzera la nuova Convenzione viene approvata tramite legge.

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

(Autorizzazione alla ratifica).

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Consiglio federale svizzero per il rinnovo della concessione relativa al collegamento della rete ferroviaria svizzera con la rete italiana attraverso il Sempione dal confine di Stato a Iselle e l'esercizio del tratto da Iselle a Domodossola, fatta a Torino il 28 marzo 2006.

ART. 2.

(Ordine di esecuzione).

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 14 della Convenzione.

ART. 3.

(Entrata in vigore).

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

CONVENZIONE

TRA

**IL GOVERNO
DELLA REPUBBLICA ITALIANA**

ED

**IL CONSIGLIO
FEDERALE SVIZZERO**

PER IL RINNOVO DELLA CONCESSIONE

RELATIVA AL COLLEGAMENTO

DELLA RETE FERROVIARIA SVIZZERA CON LA RETE ITALIANA

ATTRAVERSO IL SEMPIONE DAL CONFINE DI STATO A ISELLE

E

L'ESERCIZIO DEL TRATTO DA ISELLE A DOMODOSSOLA

(RINNOVO DELLA CONCESSIONE DEL SEMPIONE)

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Consiglio Federale Svizzero,

consapevoli di facilitare e regolare nel reciproco interesse i trasporti ferroviari fra i due Stati sia con destinazione sia in transito nei rispettivi territori,

desiderosi di sviluppare una politica dei trasporti coordinata allo scopo di incoraggiare l'uso di sistemi di trasporto più rispettosi dell'ambiente nella Regione alpina,

decisi a rinnovare e migliorare i rapporti che hanno contribuito allo sviluppo della cooperazione e degli scambi tra i due Stati, in particolare attraverso la costruzione e l'esercizio della ferrovia attraverso il Sempione,

consapevoli della necessità di adeguare i previgenti accordi alla attuale normativa nazionale e comunitaria,

hanno concordato quanto segue:

Capitolo primo: Concessione del Sempione

Art. 1

Rinnovo della Concessione e durata

1 Il Governo Italiano accorda al Consiglio Federale Svizzero il rinnovo della Concessione per l'esercizio della ferrovia a scartamento normale attraverso il Sempione, dalla frontiera italo-svizzera fino a Iselle.

2 Tale rinnovo è accordato per la durata di ulteriori 99 anni a decorrere dal 1° giugno 2005 alle condizioni di cui al vigente Trattato fra l'Italia e la Svizzera per la costruzione e la gestione di una ferrovia attraverso il Sempione, da Briga a Domodossola del 25 Novembre 1895 ed alla presente Convenzione.

3 Il Consiglio Federale Svizzero non potrà trasferire la Concessione senza l'autorizzazione preventiva del Governo Italiano.

Art. 2

Oggetto della Concessione

1 La Confederazione Svizzera, in conseguenza della rinnovata Concessione, si impegna a gestire, sia a suo profitto che a sue spese e a proprio rischio e pericolo, l'infrastruttura ferroviaria attraverso il Sempione, dalla frontiera statale italo-svizzera fino allo scambio di entrata nella stazione di Iselle, prima stazione italiana tra Briga e Domodossola.

2 Costituisce oggetto della Concessione:

- a) la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, ivi inclusa la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, e la progettazione, realizzazione e messa in esercizio delle nuove costruzioni e tecnologie necessarie per l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria alle disposizioni normative ed alle esigenze del traffico;
- b) i compiti attribuiti ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi della normativa italiana e comunitaria vigenti.

3 La Confederazione Svizzera risponde direttamente del rispetto e dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla presente Convenzione e dalla Concessione, fermo restando che affiderà al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria le attività oggetto della Concessione dandone preventiva comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Art. 3**Obblighi del concessionario**

Il concessionario è obbligato a:

- a) garantire la costante manutenzione della linea e della infrastruttura ferroviaria;
- b) perseguire il regolare svolgimento della circolazione ferroviaria;
- c) garantire i potenziamenti infrastrutturali e gli adeguamenti tecnologici necessari a sostenere lo sviluppo del traffico;
- d) mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza;
- e) conformarsi ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione in materia di:
 1. accesso e ripartizione della capacità di infrastruttura,
 2. rilascio del certificato di sicurezza e controllo del rispetto delle prescrizioni tecniche applicabili al trasporto ferroviario,
 3. accordi amministrativi, tecnici e finanziari con le imprese di trasporto ferroviario che accedono all'infrastruttura,
 4. applicazione e riscossione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura.

Art. 4**Condizioni**

1 La Concessione è accordata a titolo gratuito e non è previsto alcun corrispettivo o sovvenzione.

2 Il concessionario, oltre a rispondere dei danni causati dall'inadempimento, è tenuto a mettere a disposizione i beni necessari a garantire lo svolgimento del servizio.

3 In caso di gravi e persistenti violazioni degli obblighi derivanti dalla Concessione, lo Stato italiano può, sentito il Comitato Direttivo di cui al successivo articolo 10, previa contestazione dell'addebito e previa valutazione delle motivazioni adottate dal concessionario, disporre la decadenza della Concessione.

4 Alla scadenza la presente Concessione potrà essere rinnovata a condizioni da concordare tra le Parti; in alternativa la linea ferroviaria e le sue pertinenze ritorneranno gratuitamente allo Stato italiano. Prima della succitata scadenza, il Governo italiano ha diritto a riscattare la Concessione, con un preavviso di almeno due anni, a fronte del versamento alla Confederazione svizzera di una somma determinata sulla base dell'ammontare delle spese di prima istituzione per la costruzione della linea, dedotte le somme accordate dall'Italia, risultante dal rendiconto approvato dalla Delegazione Internazionale per gli affari del Sempione per l'esercizio 2004. Tale importo sarà ridotto di un novantanovesimo per ciascun anno trascorso dall'entrata in vigore della presente convenzione fino all'anno in cui sarà eventualmente riscattata la Concessione. L'importo di cui sopra, in caso di riscatto, sarà rivalutato da parte del Comitato Direttivo di cui all'articolo 10, secondo criteri di attualizzazione del valore inizialmente stabilito.

Capitolo secondo: Esercizio tra Iselle e Domodossola**Art. 5**

1 Al fine di mantenere una gestione unitaria dell'esercizio tra Briga e Domodossola, con riferimento alla tratta Iselle-Domodossola:

- a) il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale italiana in qualità di concessionario, R.F.I. S.p.A., cui è affidata la linea fino alla stazione di Iselle, resta direttamente responsabile nei confronti del Governo italiano della gestione della linea stessa, nonché delle attività di progettazione, costruzione, manutenzione e gestione delle opere e degli impianti su detta linea;
- b) i Gestori dell'infrastruttura italiano e svizzero procederanno alla stipula di una Convenzione che regoli le condizioni di esercizio e la prestazione dei servizi che possono essere forniti reciprocamente in sinergia relativamente alla tratta di confine da Iselle a Domodossola;
- c) la Convenzione tra i Gestori dell'infrastruttura ed eventuali successive modifiche, come pure gli accordi che ne derivano sono trasmessi per conoscenza ai rispettivi Governi prima della firma;
- d) R.F.I. S.p.A., in merito ai servizi che saranno forniti per suo conto dal Gestore dell'infrastruttura svizzero, procederà secondo quanto disposto dal vigente Atto di Concessione;
- e) i Gestori dell'infrastruttura potranno anche concordare fra loro, previa approvazione dei Governi, un'estensione territoriale della gestione unitaria della tratta ferroviaria.

2 La Convenzione tra i Gestori dell'infrastruttura definirà le attività ed i dettagli tecnici relativi alla gestione e regolazione della circolazione (normativa, pianificazione tracce orarie, orario), alla manutenzione, alla fornitura dell'energia elettrica, alle certificazioni di sicurezza.

3 Gli accordi di cui alla Convenzione saranno finalizzati a consentire una gestione efficace ed in qualità della linea, sviluppando ogni sinergia possibile tra i Gestori stessi anche per quanto riguarda le attività di progettazione e costruzione delle opere e degli impianti in ottica di interoperabilità. Tali accordi regoleranno anche gli eventuali compensi reciproci.

4 Con la medesima Convenzione saranno definiti gli accordi tra i Gestori dell'infrastruttura italiano e svizzero per quanto riguarda l'esercizio della stazione di Domodossola.

5 La licenza rilasciata dalla Confederazione svizzera costituisce titolo di accesso all'infrastruttura nella tratta tra Iselle e Domodossola per i treni effettuati da imprese ferroviarie svizzere. Analogamente, la licenza rilasciata dal Governo italiano costituisce titolo di accesso all'infrastruttura fra Iselle e Briga per i treni effettuati da imprese ferroviarie italiane.

6 Per la tratta Iselle-Domodossola, in quanto attrezzata con tecniche e tecnologie del gestore dell'infrastruttura svizzero, l'ammissione tecnica del materiale rotabile sarà consentita da parte del gestore dell'infrastruttura italiana previa certificazione di conformità del materiale rotabile da parte del gestore dell'infrastruttura svizzera; analogamente, per il personale delle imprese ferroviarie con mansioni di sicurezza deve essere certificato dal gestore dell'infrastruttura svizzera il possesso dei documenti che comprovano i requisiti necessari.

Capitolo terzo: Disposizioni comuni

Art. 6

Accordi collaterali

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente Convenzione i due Governi regoleranno nei dettagli i servizi di seguito indicati, provvedendo, sulla base dei principi posti dal Trattato del 25 Novembre 1895, ad innovare per quanto necessario le Convenzioni già in vigore:

- a) Poste («Convenzione del 24 marzo 1906 tra l'Italia e la Svizzera sul servizio postale sulla linea del Sempione tra Briga e Domodossola e nella stazione di Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni);
- b) Dogane («Convenzione del 24 marzo 1906 tra l'Italia e la Svizzera in materia di servizio doganale sulla linea ferroviaria del Sempione tra Briga e Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni);
- c) Telecomunicazioni («Convenzione del 18 gennaio 1906 tra l'Italia e la Svizzera in materia di servizi telegrafici e telefonici nella stazione di Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni);
- d) Servizi di Polizia («Convenzione del 18 gennaio 1906 tra l'Italia e la Svizzera in materia di polizia nella stazione di Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni);
- e) Servizi di Polizia sanitaria e veterinaria («Convenzione del 24 marzo 1906 tra l'Italia e la Svizzera in materia di polizia sanitaria nella stazione di Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni).

Art. 7

Sovranità

1 Resta valido il pieno esercizio della sovranità di ciascun governo sulla linea giacente sul proprio territorio, compreso per l'Italia il diritto di sospendere l'esercizio della linea stessa ai sensi della normativa nazionale.

2 La polizia ferroviaria sarà esercitata sotto la sorveglianza dell'autorità competente in ciascun territorio nazionale e conformemente alle prescrizioni in vigore in quel territorio.

3 Come conseguenza del diritto di sovranità innanzi citato e salvi i limiti imposti dalla sicurezza dell'esercizio, gli agenti dell'Amministrazione della Difesa italiana avranno accesso alle fortificazioni situate nella porzione italiana del tunnel. Tali fortificazioni potranno all'occorrenza essere provviste di corpo di guardia o di sentinelle.

Art. 8

Difesa nazionale

1 Il Governo italiano si riserva di esigere le misure che potranno essere necessarie, nell'esercizio della linea sul territorio italiano nel proprio interesse di difesa e sicurezza nazionale. Esso avrà in ogni momento la facoltà di far circolare treni militari per le esclusive esigenze della difesa con personale e materiale italiano - di proprietà dell'Amministrazione della Difesa o di imprese ferroviarie italiane - sul tratto Domodossola-frontiera. La Confederazione svizzera ed il Gestore dell'infrastruttura saranno indennizzati da parte dell'Amministrazione della Difesa italiana per tutti i danni che tali treni potranno direttamente causare. La responsabilità dei danni resterà in capo alle imprese ferroviarie ove si tratti di treni speciali noleggiati in tempo di pace per il trasporto di personale, mezzi e materiali dell'Amministrazione della Difesa.

2 Il Governo italiano potrà far scortare i treni circolanti su detto tratto da agenti italiani, militari o civili per ogni motivo di ordine militare. Il Governo italiano potrà inoltre esigere la sospensione di un treno ordinario in qualsiasi punto della linea; le autorità militari italiane non faranno uso di tale diritto se non in casi eccezionali e previo accordo con i Gestori dell'infrastruttura ferroviaria.

Art. 9

Responsabilità

1 La responsabilità per i danni causati a terzi o al personale di servizio da incidenti avvenuti durante l'esercizio del tratto fra la stazione di Domodossola ed il confine italo-svizzero sarà attribuita al soggetto al quale è demandata l'esecuzione della prestazione che ha provocato l'evento.

2 La ricerca delle cause dell'incidente e la constatazione dei danni sono effettuate dalle Autorità italiane, nonché dal competente Gestore dell'infrastruttura. Se nel corso degli accertamenti si imponga la questione della responsabilità, anche parziale, dell'altra Parte, ovvero quella della responsabilità comune, sarà data comunicazione scritta a detta Parte e l'inchiesta sarà svolta da una Commissione mista.

3 Le conseguenze risultanti da forza maggiore saranno a carico dei proprietari di ciò che è stato danneggiato.

Art. 10**Controllo degli obblighi**

1 Il controllo degli obblighi derivanti dalla presente Convenzione è di competenza del «Comitato Direttivo» di cui all'articolo 9 della Convenzione tra l'Italia e la Svizzera del 2 novembre 1999 (Convenzione tra il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana e il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera [NFTA] alla rete italiana ad alta capacità [RAC]).

2 Il Comitato Direttivo, che si avvarrà di apposito gruppo di lavoro misto:

- a) assicura che gli obblighi inseriti nella presente Convenzione siano rigorosamente eseguiti;
- b) risolve le problematiche sorte nell'interpretazione e nella gestione della presente Convenzione;
- c) provvede al monitoraggio del traffico e dello sviluppo della ferrovia del Sempione e formula ai Governi proposte utili allo scopo.

3 In caso di controversia fra le rappresentanze italiana e svizzera in seno al Comitato Direttivo si farà ricorso alla decisione dei due Governi.

Art. 11**Risoluzione delle controversie**

1 Le vertenze di natura tecnica, amministrativa e finanziaria insorte nell'esecuzione della Concessione saranno risolte, previa consultazione del Comitato Direttivo di cui al precedente articolo, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2 Le vertenze di carattere civile insorte nell'esecuzione della Convenzione saranno deferite ad un tribunale arbitrale da costituire in ogni caso particolare. Ciascuna delle parti designerà un arbitro ed il terzo, cui sarà data la presidenza, sarà scelto dai due primi. Il Presidente del collegio arbitrale dovrà essere cittadino di uno Stato terzo e, in mancanza di accordo, sarà richiesta la designazione al Presidente della Corte Internazionale di Giustizia.

Art. 12**Obblighi internazionali**

Le disposizioni contenute nel presente accordo non pregiudicano gli obblighi internazionali delle parti contraenti, inclusi, per quanto riguarda la Repubblica Italiana, gli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione Europea.

Art. 13

Disposizioni abrogate

La presente convenzione abroga:

- a) la Convenzione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione dalla frontiera italo-svizzera a Iselle del 22 febbraio 1896;
- b) la Convenzione tra l'Italia e la Svizzera relativa al collegamento della rete svizzera con la rete italiana attraverso il Sempione e l'esercizio del tratto Iselle-Domodossola del 2 dicembre 1899;
- c) la Convenzione fra l'Italia e la Svizzera per il trasferimento alla Confederazione della Concessione del Governo italiano alla Compagnia Jura-Sempione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Sempione del 16 maggio 1903.

Art. 14

Decorrenza

1 La presente Convenzione entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo alla data di ricezione della seconda delle due notifiche con le quali le parti contraenti si saranno comunicate ufficialmente l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure interne previste a tale scopo.

2 La presente Convenzione potrà essere riveduta per reciproco consenso; gli emendamenti così concordati entreranno in vigore secondo le procedure all'uopo necessarie.

In fede di che, i sottoscritti rappresentanti debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Torino, il 28/3/2006, in due originali in lingua italiana.

Per il
Governo della Repubblica Italiana:

Pietro Lunardi

Per il
Consiglio Federale Svizzero:

Ulrich Gervillat



PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,60



15PDL0017660