

Questione pregiudiziale

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge n. 1309 prevede la ratifica ed esecuzione 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;

*tale Accordo "mira a disciplinare le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto di merci e viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio di tale opera una volta realizzata. In particolare, oggetto dell'Accordo sono la sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera compresa tra le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e di Susa-Bussoleno in Italia, nonché i raccordi alle linee esistenti; l'Accordo contiene inoltre la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico, che avrà poi la qualifica di gestore della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese."*, come recita la relazione introduttiva;

proprio in considerazione del citato passaggio introduttivo, 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"*;

si evince da questo documento ufficiale del Governo francese che, pertanto, lo stesso non procederà a sviluppare i raccordi e ciò equivale a far mancare una condizione necessaria per la ratifica dell'accordo in oggetto, che invece li prevede; inoltre, si ripropone un altro problema cardine, che anche la Repubblica Francese ha oramai recepito e cioè quello della mancanza della condizione primaria per la costruzione della nuova infrastruttura, ovvero la saturazione della linea storica, condizione prevista dall'Accordo quadro firmato a Torino il 29 gennaio 2001, ratificato dall'Italia con la Legge 27 settembre 2002, n. 228 (L'art. 1 - rubricato come «oggetto» di tale Accordo - dispone che *«l'entrata in servizio [della Nuova Linea Torino Lione] dovrebbe aver luogo alla data di saturazione delle opere esistenti"*);

va sottolineato che l'Accordo in oggetto costituisce espressamente "protocollo addizionale" dell'Accordo quadro del 2001, e dunque ogni condizione che infici il primo, determina la nullità del secondo; questa condizione, la ratifica di un accordo ineseguibile, costituirebbe già di per sé una palese violazione

dell'art. 97 della Costituzione che impone il buon andamento della Pubblica Amministrazione;

a ciò va aggiunto che per quanto concerne l'attuale linea esistente del collegamento Torino-Lione si assiste da anni, anziché a una crescita, a una continua diminuzione del traffico merci e del traffico passeggeri tra i due Paesi: nel 2003, 1,5 milioni di passeggeri e 9,7 milioni di tonnellate di merci; nel 2010, 700 mila passeggeri (-53%), 2,4 milioni di tonnellate di merci (-75%);

la debolezza della domanda sulla predetta linea e il continuo calo dei flussi sia dei passeggeri che delle merci, anche in previsione futura, sono stati anche oggetto di studio e analisi di autorevoli esponenti del mondo accademico italiano; anche la Repubblica francese, attraverso una nota tecnica della Corte dei Conti del 1° agosto 2012, ha ribadito l'inesistenza di flussi passeggeri-merci sulla linea Torino-Lione, tale da giustificare un costo globale, preventivato dalla stessa Corte dei Conti francese, in ben 26 miliardi di euro;

giòva ricordare che all'Accordo bilaterale *de quo* e alle contenute disposizioni di limitazioni di sovranità, non trovano applicazione gli artt. 10 e 11 della Costituzione, non essendo il predetto accordo diretta espressione di alcuna delle Convenzioni Europee o internazionali;

conseguentemente le disposizioni contenute nel predetto Accordo bilaterale, come ben descritto dalla Corte Costituzionale con sentenza 22.3.2001 n. 73 (paragrafo 3.1 del "Considerato in diritto"), incontrano, quale inevitabile ostacolo al loro ingresso nell'ordinamento italiano, i «principi supremi dell'ordinamento costituzionale dello Stato» che, insieme ai «diritti inalienabili della persona», costituiscono infatti il limite all'ingresso delle norme internazionali generalmente riconosciute (si vedano anche 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);

in ogni caso, le disposizioni contenute nel menzionato Accordo sollevano non poche perplessità nonché gravi motivi di contrasto con i pilastri della nostra Costituzione. Nello specifico si tratta dei seguenti articoli:

- articolo 6 (Ruolo del Promotore pubblico): al punto 6.5 si afferma che *"Per quanto concerne le condizioni di aggiudicazione e di esecuzione dei contratti relativi ai lavori, alle forniture e ai servizi necessari alla realizzazione delle proprie missioni legate alla progettazione, alla realizzazione e all'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera, il Promotore pubblico è tenuto all'osservanza della Costituzione francese, oltre che dei regolamenti e delle direttive comunitarie, con specifico riferimento alla direttiva 2004/17/CE"*.

Dunque, risulta essere ben chiaro che al promotore pubblico (esecutore e gestore finale della sezione transfrontaliera dell'opera) sarà applicabile solo la "Costituzione francese", da intendersi quale ordinamento giuridico francese, con esclusione della normativa contenuta nell'ordinamento giuridico italiano e che l'eventuale ratifica di questo Accordo avrà, quale conseguenza, la mancata

applicazione di tutta la normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della mafia, della 'ndrangheta e della camorra poiché l'intera legislazione anti-mafia non sarà applicabile;

➤ articolo 10 (Diritto applicabile): il punto 10.1 prevede alla lettera d) la cessione di sovranità da parte del Governo italiano al Governo francese sulle aree interessate alla "costruzione, l'esistenza, la manutenzione, l'esercizio, la sicurezza e la sicurezza ASAT delle opere della sezione transfrontaliera": "il diritto applicabile per i danni causati a chiunque" sarà dunque quello francese. L'immissione eventuale nel nostro ordinamento giuridico della predetta disposizione pattizia bilaterale comporterà la violazione del combinato disposto dagli art. 3 (principio eguaglianza) e 24 (diritto di difesa) della Costituzione in quanto al soggetto leso in territorio italiano verrà applicata la normativa francese; inoltre, sarà violata anche la disposizione costituzionale di cui all'art. 25: l'attribuzione della giurisdizione francese ai processi per danni da chiunque subiti in territorio italiano comporterà anche la violazione del principio del giudice naturale precostituito per legge. Va sottolineato, infine che le aree interessate alla sezione transfrontaliera si estendono in territorio italiano dal confine sino a Bussoleno;

il punto 10.2 disciplina la normativa applicabile in tema di condizioni di lavoro e di occupazione del personale, sempre nella citata sezione transfrontaliera. Pur se la lettera a) indica la regola generale del diritto applicabile, ovvero il principio territoriale, si devono rilevare notevoli eccezioni a tale regola con una pacifica tendenza all'applicazione del diritto francese esplicitati nei seguenti punti: "i) per i lavori di opere civili il diritto applicabile è quello dello Stato dove parte l'esecuzione delle predette opere sino alla congiunzione, anche in territorio diverso, con l'opera realizzata dall'altro Stato" e "ii) l'esecuzione degli appalti per l'installazione delle attrezzature dell'opera è disciplinato dal diritto francese", ciò è in piena contraddizione con il punto "i)" precedente;

a parte la enorme discrezionalità attribuita dal punto "i)" al Promotore che potrà scegliere dove far partire l'esecuzione dei lavori, l'eccezione di cui al punto "ii)" è talmente ampia da trasformarsi in una sorta di regola generale di applicazione del diritto francese a tutte le "condizioni di lavoro e di occupazione del personale".

appare indubbio che "l'esecuzione degli appalti per l'installazione delle attrezzature dell'opera" costituirà la gran parte delle lavorazioni dell'opera stessa e, conseguentemente, la quasi totalità delle "condizioni di lavoro e di occupazione del personale", alle quali verrà applicato il diritto francese, con ulteriore violazione del combinato disposto dagli artt. 3, 24 e 25 della Costituzione;

in base al punto 10.3 vengono fornite alla Francia ulteriori concessioni finanziarie, ovvero che il Promotore pubblico sarà soggetto esclusivamente alle normative fiscali francesi; inoltre, poiché egli sarà anche il futuro gestore dell'esercizio dell'infrastruttura, l'Italia non godrà di alcun provento tributario, e ciò per sempre;

infine, l'applicazione prevalente del diritto francese comporterà anche la disapplicazione della legge costitutiva dell'area di interesse strategico nazionale e di cui al cantiere di Chiomonte;

considerato che la ratifica dell'Accordo in titolo contiene disposizioni che, in modo palese o latente, si pongono a pregiudizio dei nostri principi costituzionali e dell'ordinamento giuridico, presenta elementi fortemente penalizzanti per il nostro Paese e il nostro territorio e prefigura il forte rischio di successivi contenziosi,

delibera

di non procedere alla ratifica del disegno di legge n. 1309 relativo 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.