

CAMERA DEI DEPUTATI

 N. 1922

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

(TAJANI)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(SALVINI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(GIORGETTI)

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione ordinaria e all'esercizio del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024, nonché norme di coordinamento con l'ordinamento interno

Presentato il 20 giugno 2024

ONOREVOLI DEPUTATI! — Con il presente disegno di legge, il Governo chiede alle Camere di autorizzare la ratifica della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione ordinaria e all'esercizio del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024.

1. Contesto dell'accordo.

La linea Cuneo-Breil-Ventimiglia, ricostruita negli anni '70 del XX secolo, ha una lunghezza pari a 96 km totali, di cui 49 in territorio italiano (regioni Piemonte e Liguria) e 47 in territorio francese (regione Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Attualmente la gestione dell'intera linea è affidata, per il tratto situato in territorio italiano, alla società Rete ferroviaria ita-

liana Spa (RFI) e per il tratto in territorio francese alla Société nationale des chemins de fer-Réseau (SNCF-R).

La gestione del tratto di linea situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia è attualmente regolata dalla Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, conclusa a Roma il 24 giugno 1970, ratificata ai sensi della legge 18 giugno 1973, n. 475, che ha disciplinato la sua ricostruzione (a seguito dei danni del secondo conflitto mondiale) e ne regola l'esercizio e la manutenzione, e dall'Accordo di attuazione del 6 ottobre 1979 tra l'allora Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e la SNCF.

La decisione C (2014) 5883 della Commissione europea, del 20 agosto 2014, ha chiaramente indicato che la Convenzione del 1970 non è conforme al diritto dell'Unione e in particolare alla direttiva 2012/34/UE, recepita dall'Italia con il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico. In particolare, l'articolo 10, paragrafi 2 e 3, della Convenzione, prevedendo la circolazione di merci e passeggeri di ognuna delle due Parti sulla linea attraverso propri treni, non tiene conto del diritto di accesso a tutte le infrastrutture ferroviarie di tutti gli Stati membri da parte delle imprese ferroviarie di tutti gli Stati dell'Unione europea per l'esercizio del trasporto ferroviario di merci e passeggeri, indipendentemente dalla stazione di partenza e da quella di arrivo, purché entrambe situate all'interno dello spazio ferroviario europeo. Inoltre, l'articolo 11 della Convenzione, ai paragrafi 2 e 3, prevedendo tariffe, prezzi e condizioni di trasporto applicabili ai viaggiatori a seconda delle stazioni di partenza e di arrivo, non tiene conto della libertà di tutte le imprese ferroviarie situate negli Stati membri dell'Unione europea di disciplinare le modalità di fornitura e commercializzazione dei servizi e di stabilirne la tariffazione.

In virtù della Convenzione del 1970, la manutenzione del tratto francese della li-

nea ricade interamente sul bilancio dello Stato italiano e a tale situazione non è stata posta una scadenza temporale. L'obiettivo del rinnovo della Convenzione è pertanto, da parte italiana, quello di addivenire ad una aggiornata e più equa ripartizione dei costi di manutenzione e di gestione – finora attribuiti esclusivamente al gestore dell'infrastruttura italiano RFI – alla luce della normativa europea di settore, che si basa sul principio della responsabilità della gestione dell'infrastruttura da parte del gestore nazionale (principio di territorialità).

2. Iter procedurale di firma dell'Accordo.

La materia del rinnovo della Convenzione è stata seguita fino a tutto il 2016 dal Gruppo di lavoro ferroviario della Commissione intergovernativa Alpi del Sud, con la partecipazione di rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle regioni, dei gestori e, a seconda delle materie trattate, delle imprese ferroviarie e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Dal 2016, a seguito di accordi intercorsi fra i competenti Ministri italiano e francese, la materia è stata attribuita alla competenza della Commissione mista di cui all'articolo 19 della Convenzione del 1970.

I lavori della Commissione mista hanno condotto, dopo numerose riunioni, alla redazione del testo di una nuova Convenzione che garantisce non solo una più aggiornata ed equa ripartizione dei costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, ma soprattutto una diversa suddivisione dei compiti e delle responsabilità tecniche, amministrative e finanziarie. Il testo così elaborato prevede una nuova base di ripartizione dei costi di manutenzione della linea, introducendo il criterio di proporzionalità rispetto ai servizi ferroviari acquistati presso i due gestori dell'infrastruttura italiano e francese.

Il testo della Convenzione, predisposto nell'ambito della Commissione mista, tiene conto delle richieste e delle esigenze espresse dalla Francia durante il periodo delle trattative ed è frutto di un lungo e complesso confronto tra le due delegazioni portato

avanti dal 2016. È da evidenziare, a tale riguardo, che una prima stesura da parte italiana è stata inviata il 26 aprile 2017 e un testo rivisto da parte francese è stato ricevuto solo il 2 marzo 2018, a seguito di un incontro sollecitato da parte italiana e svoltosi a Torino il 12 febbraio 2018.

Nel corso dei mesi successivi, solo a seguito di sollecitazioni italiane, concretizzatesi in una serie di incontri (17 settembre 2018 e 2 maggio 2019), il testo della Convenzione è stato definito nell'ambito della Commissione mista. Un ulteriore arresto della procedura di rinnovo è occorso a seguito della necessità, da parte francese, di effettuare un'analisi giuridica complementare da parte degli uffici del Ministero francese dell'Europa e degli affari esteri.

Il testo definitivo della Convenzione è stato infine sottoscritto a Milano, il 12 aprile 2024, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per l'Italia, e dal Ministro incaricato per i trasporti presso il Ministero della transizione ecologica e della coesione territoriale, per la Francia.

3. *Esame delle disposizioni.*

La Convenzione è costituita da 15 articoli il cui contenuto è il seguente.

L'articolo 1 definisce l'oggetto e i principali obiettivi della Convenzione, in particolare la ripartizione delle responsabilità in materia di esercizio e di manutenzione della linea ferroviaria oggetto della Convenzione e le modalità applicabili al finanziamento delle due missioni.

L'articolo 2 definisce con precisione i termini utilizzati nel testo della Convenzione. Inoltre, stabilisce che i termini utilizzati nella Convenzione e non definiti dall'articolo sono da intendersi nel senso in cui gli stessi termini sono normalmente utilizzati nell'ordinamento giuridico dell'Unione europea.

L'articolo 3 designa i gestori dell'infrastruttura responsabili della linea. La procedura per la pianificazione oraria sulla linea ferroviaria spetta al gestore dell'infrastruttura italiano, per le richieste ricevute da entrambi i Paesi, fatta salva la successiva approvazione ad opera del ge-

store dell'infrastruttura francese. Il gestore dell'infrastruttura francese è incaricato dell'esercizio e della manutenzione secondo il principio di territorialità. Il secondo comma dell'articolo 3, aggiunto nella fase finale del negoziato, conferisce ai gestori italiano e francese la facoltà di stabilire eccezioni al principio di territorialità al fine di garantire la continuità di esercizio e la manutenzione ordinaria della linea.

L'articolo 4 stabilisce le responsabilità del gestore dell'infrastruttura francese, territorialmente competente, in quanto a regole di funzionamento e coordinamento con il gestore italiano per garantire l'interoperabilità, la sicurezza e l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie.

L'articolo 5 introduce le norme per il calcolo dei canoni di accesso in conformità alla legislazione ferroviaria europea applicabile.

L'articolo 6 stabilisce la responsabilità per quanto attiene alla gestione e alla manutenzione delle stazioni situate sulla linea.

L'articolo 7 determina le modalità di ripartizione dei costi di esercizio e di manutenzione della linea.

L'articolo 8 assegna allo Stato francese la proprietà dell'infrastruttura e prevede la possibilità di deroghe puntuali concordate attraverso accordi specifici.

L'articolo 9 individua la legislazione e le normative applicabili ai lavori di manutenzione sulla linea.

L'articolo 10 introduce le regole in materia di sicurezza ferroviaria che il gestore dell'infrastruttura italiano seguirà in caso di eccezioni locali per l'esercizio di attività in territorio francese.

L'articolo 11 introduce il principio di prevalenza dell'efficacia dell'intervento dei soccorsi, nei casi di emergenza, sulle altre considerazioni, in particolare di ordine territoriale.

L'articolo 12 designa l'organismo di controllo della linea.

L'articolo 13 designa la Commissione intergovernativa Alpi del Sud come garante dell'attuazione della Convenzione e come

organo di controllo della contabilità tenuta dai gestori dell'infrastruttura.

L'articolo 14 demanda la risoluzione delle eventuali controversie a consultazioni e negoziati diretti tra le Parti.

L'articolo 15 stabilisce le modalità per l'entrata in vigore della Convenzione e per la sua eventuale denuncia e dispone l'abro-

gazione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese riguardante il tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, conclusa a Roma il 24 giugno 1970, con effetto dalla data di entrata in vigore della nuova Convenzione.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196)

1 Contesto dell'Accordo

La linea Cuneo-Breil-Ventimiglia, ricostruita negli anni '70, ha una lunghezza pari a 96 km totali, di cui 49 in territorio italiano (Regioni Piemonte e Liguria) e 47 in territorio francese (Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur "PACA").

Ad oggi, la gestione dell'intera linea è affidata per il tratto ricadente in territorio italiano a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e per il tratto in territorio francese alla Société Nationale des Chemins de Fer - Réseau (SNCF-R).

La gestione del tratto di linea situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia è attualmente regolata dalla **Convenzione Intergovernativa** tra il Governo della Repubblica francese e il governo della Repubblica italiana del **24 giugno 1970**, che ha disciplinato la sua ricostruzione (a seguito dei danni del secondo conflitto mondiale) e ne disciplina l'esercizio e la manutenzione, e dall'Accordo di Attuazione del 6 ottobre 1979 fra l'allora Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e la SNCF.

La Convenzione attualmente vigente ha come obiettivo il miglioramento delle relazioni ferroviarie tra la Francia e l'Italia e la definizione di un quadro che consenta di creare le condizioni tecniche e finanziarie per un funzionamento duraturo ed efficace, sia in termini di frequenza dei servizi alla clientela che in termini di mantenimento in efficienza.

La Decisione C (2014) 5883 del 20/8/2014 ha chiaramente indicato che la Convenzione 1970 non è conforme al diritto dell'Unione e in particolare alla Direttiva 2012/34/UE, come recepita con D.Lgs. 112/2015 ("Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico"). In particolare, l'articolo 10, paragrafi 2 e 3 della Convenzione del 1970, prevedendo la circolazione di merci e passeggeri di ognuna delle due Parti sulla linea attraverso propri treni, non tiene conto del diritto di accesso a tutte le infrastrutture ferroviarie di tutti gli Stati membri da parte delle imprese ferroviarie di tutti gli Stati UE, per l'esercizio di trasporto ferroviario di merci e passeggeri, indipendentemente dalla stazione di partenza e da quella di arrivo, purché entrambe situate all'interno dello spazio ferroviario europeo. Inoltre, l'articolo 11 della Convenzione vigente, ai paragrafi 2 e 3, prevedendo tariffe, prezzi e condizioni di trasporto applicabili ai viaggiatori a seconda delle stazioni di partenza e di arrivo, non tiene conto della libertà di tutte le imprese ferroviarie situate negli Stati membri UE di disciplinare le modalità di fornitura e commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione.

I lavori della nuova Commissione mista hanno condotto, dopo numerose riunioni, alla stesura del testo di una **nuova Convenzione** che garantisce non solo una più aggiornata ed equa ripartizione dei costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, ma soprattutto una diversa suddivisione dei compiti e delle responsabilità tecniche, amministrative e finanziarie. Il testo così come elaborato, prevede di fatto una nuova base di ripartizione dei costi di manutenzione della linea, introducendo il **criterio di proporzionalità** rispetto ai servizi ferroviari acquistati presso i due Gestori dell'Infrastruttura italiano e francese.

Articoli 1-2

In virtù della Convenzione 1970, la manutenzione del tratto francese della linea **ricade interamente sul bilancio dello Stato italiano**. L'obiettivo del rinnovo della Convenzione è quello di addivenire ad una aggiornata e più equa ripartizione dei costi di manutenzione e di gestione - **finora attribuiti esclusivamente al Gestore dell'Infrastruttura italiano RFI** - alla luce della normativa europea di settore, che si basa sul principio della responsabilità della gestione dell'infrastruttura da parte del gestore nazionale (**principio di territorialità**). **Il nuovo testo dell'articolo 1 stabilisce le modalità di ripartizione delle responsabilità in tema di gestione e manutenzione della linea.**



L'articolo 2 ha carattere ordinamentale reca esclusivamente l'elenco delle definizioni.

Articolo 3

Il nuovo testo dell'articolo 3 stabilisce invece quali siano i gestori responsabili della linea in base al principio di territorialità, salve eccezioni concordate. Il combinato disposto degli articoli 2 e 3 della Convenzione del 1970 stabiliscono che la ricostruzione della linea è a cura del Governo francese, sebbene la progettazione, la valutazione ed il controllo delle spese siano fissate di comune accordo delle Parti, mentre le spese di ricostruzione sono a carico del governo italiano.

La procedura per la pianificazione oraria sulla linea ferroviaria sarà a cura del gestore dell'infrastruttura italiana, per le richieste ricevute da entrambi i Paesi, fatta salva la successiva approvazione ad opera del gestore dell'infrastruttura francese. Il secondo paragrafo dell'articolo 3, aggiunto nella fase finale del negoziato, conferisce ai gestori italiani e francesi la facoltà di stabilire eccezioni al principio di territorialità al fine di garantire la continuità di esercizio. Trattandosi di disposizione di carattere ordinamentale, non si ravvisano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 4

Il testo della Convenzione del 1970 prevede che il Governo francese rediga con cadenza bimestrale una relazione con annesso il conto dettagliato delle spese sostenute, **che poi il Governo italiano dovrà successivamente rimborsare**. Il nuovo testo dell'articolo 4 stabilisce che il gestore della linea individuato ai sensi dell'articolo 3 determina le regole di funzionamento applicabili alla linea, nel rispetto della interoperabilità, della sicurezza e dell'accesso equo da parte di tutte le imprese, tra l'altro nel rispetto della normativa europea di settore.

Articoli 5-6

Gli articoli della Convenzione attualmente in vigore recano, rispettivamente, il regime applicabile alle deroghe all'articolo 4, consentite soltanto previo accordo di entrambe le Parti, e la costituzione di un fondo di contropartita per il regolamento delle spese. **Il nuovo testo dell'articolo 5 prevede che i canoni per la tariffazione siano determinati dal gestore incaricato ai sensi dell'articolo 3** secondo la normativa francese applicabile e pubblicati da entrambi i gestori, nel rispetto della normativa europea di settore. Secondo la Convenzione vigente invece le tariffe applicabili sono quelle francesi per bagagli, passeggeri e merci, ad eccezione della circolazione di mero transito nel territorio francese, in cui le stazioni di partenza e di arrivo siano entrambe in territorio italiano.

Il testo in esame dell'articolo 6 prevede che la gestione delle stazioni situate lungo la linea sia garantita dai gestori designati dallo Stato francese.

Articolo 7

Il testo della Convenzione del 1970 (articolo 3) asserisce inequivocabilmente che le spese per la ricostruzione e l'equipaggiamento della linea sono **a carico dello Stato italiano, fatto salvo un contributo forfettario una tantum di sei milioni di franchi**. Ai sensi dell'art. 12 della Convenzione 1970 inoltre, **l'avanzo o il deficit risultante dal conto riepilogativo delle spese/introiti della linea sono totalmente a favore o a carico dello Stato italiano**. **La nuova ripartizione dei costi di cui all'articolo 7 della Convenzione prevede invece che il deficit o l'avanzo di gestione ordinaria per ogni tratto della linea venga calcolato sulla base ad una ripartizione proporzionata alla rispettiva circolazione dei treni francesi o italiani. In caso di deficit relativo ad ogni singola tratta, in presenza di almeno una linea ferroviaria viaggiatori di ciascuna Parte della Convenzione, ogni Parte avrà l'obbligo di farsi carico di almeno il 25% del deficit, a prescindere dal numero di corse ferroviarie organizzate da ciascuna delle Parti.**

A titolo esplicativo, la tabella riassuntiva sottostante reca il conto di gestione, per gli anni dal 2020 al 2022, della tratta della linea Cuneo-Ventimiglia ricadente in territorio francese, oggetto della Convenzione in fase di rinnovo. Le spese per manutenzione ordinaria sono a carico del capitolo di bilancio 1541 (MEF). Le spese per manutenzione straordinaria sono a carico del capitolo di bilancio 7122/PG5 (MEF).

Le future spese per la manutenzione straordinaria saranno comunque a carico del capitolo di bilancio 7122/PG5 (MEF).



La tabella include le spese di circolazione, relative al costo del personale francese che presidia il posto di controllo di Breil, le spese per la manutenzione ordinaria che paghiamo integralmente perché è previsto dalla Convenzione vigente, e i ricavi da pedaggio che SNCF-R, gestore della tratta francese, riscuote dalle Imprese ferroviarie che fanno circolare i treni sulla linea (treni francesi, da Breil a Tenda, e italiani, che effettuano i servizi da Cuneo a Ventimiglia).

Il totale che ne risulta è l'importo che RFI paga a SNCF-R ogni anno a titolo di ripianamento delle spese di gestione corrente dell'infrastruttura.

Importi (euro)	2020	2021	2022
Circolazione (Breil)	784.745	810.627	834.117
Manutenzione ordinaria	1.442.201	1.413.177	1.587.081
Totale spese	2.226.946	2.223.804	2.421.198
Ricavi da canone d'uso (-)	- 144.209	- 200.987	- 164.156
Conto annuale	2.082.737	2.022.817	2.257.042

Si può osservare una certa uniformità negli anni degli oneri sia di circolazione che di manutenzione. Gli importi dei ricavi da vendita delle tracce ferroviarie sono fortemente condizionati dall'esiguo numero di treni circolanti. Infatti, Da fine 2013 SNCF-R ha attivato un rallentamento permanente a 40 Km/h su tutti i 47 km della tratta in territorio francese, facendo raddoppiare il tempo di percorrenza dei treni sulla stessa e riducendo conseguentemente sia la capacità che la valenza commerciale della linea e dei servizi effettuati.

L'articolo 7 stabilisce inoltre le modalità operative da seguire in caso di messa in mora per ritardato pagamento, dalla parte francese a quella italiana e viceversa, nonché la necessità di regolare attraverso convenzioni specifiche i costi relativi agli investimenti sulla linea. **Dall'attuazione della presente Convenzione non derivano pertanto nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le condizioni derivanti dall'intervento normativo sono pertanto da considerarsi migliorative rispetto all'attuale Convenzione 1970, che attribuisce i predetti oneri esclusivamente al Gestore dell'Infrastruttura italiano.**

Articoli 8-9

Entrambi gli articoli hanno carattere ordinamentale. L'articolo 8 stabilisce che la proprietà della linea è dello Stato francese, e che la legge applicabile ai lavori di manutenzione è quella francese. **Rispetto al testo della Convenzione in vigore, viene aggiunto un richiamo al rispetto degli obblighi derivanti dal diritto internazionale e dal diritto UE.**

Articoli 10- 11

Entrambi gli articoli hanno carattere ordinamentale. Il nuovo testo dell'articolo 10 della Convenzione afferisce alla sicurezza in caso di eccezioni locali concordate ai sensi dell'articolo 3 e stabilisce la necessità di un'autorizzazione di sicurezza per esercitare le attività necessarie in territorio francese ad opera del gestore italiano. L'articolo 11 regola la gestione dei soccorsi in caso di emergenze.

Articoli 12- 13

Entrambi gli articoli hanno carattere ordinamentale. Gli articoli stabiliscono rispettivamente che l'organismo di controllo francese è competente per la linea, e che la Commissione inter-governativa franco-italiana garantisce il rispetto della Convenzione, con annesso potere di verificare la contabilità tenuta dai gestori.

Articoli 14-15

Entrambi gli articoli hanno carattere ordinamentale. Gli articoli regolano rispettivamente la risoluzione di controversie e la modalità di entrata in vigore dell'Accordo.





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

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

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

Prof. Pisanotto

13/06/2024



ANALISI TECNICO-NORMATIVA

1 Aspetti tecnico-normativi di diritto interno

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

La nuova Convenzione sostituisce integralmente la **Convenzione 1970**, con l'obiettivo di addivenire ad una aggiornata e più equa ripartizione dei costi di manutenzione e di gestione, finora attribuiti esclusivamente al Gestore dell'Infrastruttura italiano RFI. Il testo prevede infatti una nuova base di ripartizione dei costi di manutenzione della linea, introducendo il **criterio di proporzionalità** rispetto ai servizi ferroviari acquistati presso i due Gestori dell'Infrastruttura italiano e francese. Il nuovo testo prevede inoltre una più definita e compiuta suddivisione dei compiti e delle responsabilità tecniche, amministrative e finanziarie sulla manutenzione e sull'esercizio dell'infrastruttura.

1.2 Analisi del quadro normativo nazionale

Rispetto al quadro normativo nazionale non emerge alcun profilo di incoerenza o contraddizione.

1.3 Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

L'intervento normativo si inserisce coerentemente nel quadro giuridico vigente, in quanto si allinea ad altri accordi stipulati dall'Italia con altri Paesi confinanti, tutti finalizzati al progressivo ed equilibrato sviluppo del trasporto ferroviario in un quadro di cooperazione nell'ambito della promozione dell'interoperabilità, della concorrenza, della sicurezza e della mobilità sostenibile.

1.4 Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali

L'intervento normativo non presenta alcun problema di costituzionalità, in quanto pienamente conforme agli Articoli 80 e 87 della Costituzione in tema di ratifica di trattati internazionali e all'Articolo 117 in tema di riparto della potestà legislativa tra Stato, Regioni ed Enti Locali.

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

L'intervento normativo è pienamente compatibile con le regole di riparto delle competenze tra Stato, Regioni ed Enti Locali, in quanto la materia degli accordi internazionali rientra, ai sensi dell'Articolo 117 della Costituzione, nella competenza legislativa esclusiva dello Stato.

1.6 Verifica della compatibilità con il principio di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'art. 118, primo comma della Costituzione

I principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'Articolo 118 della Costituzione riguardano l'esercizio di funzioni amministrative e non risultano quindi direttamente coinvolti dall'intervento normativo. Tuttavia, il principio di sussidiarietà è pienamente rispettato in relazione ai rapporti tra Stato, Regioni ed Enti Locali, e ciò in quanto l'obiettivo di istituire, regolare e sviluppare accordi ferroviari internazionali bilaterali tra Italia e Paesi UE non è perseguibile attraverso interventi normativi adottati Regioni ed Enti Locali.

1.7 Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione della possibilità di rilegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa

L'intervento normativo non comporta alcun processo di rilegificazione, perché si riferisce ad una normativa (trattati internazionali) che ha sempre necessitato di ratifica legislativa. Nella materia oggetto del provvedimento in esame non è configurabile il ricorso alla delegificazione, in quanto la ratifica dell'accordo con legge è prevista dall'Articolo 80 della Costituzione.

1.8 Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e del relativo stato dell'iter

Non esistono progetti di legge vertenti sulla materia oggetto del provvedimento in esame.

1.9 Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi sulla costituzionalità del medesimo o analogo oggetto

Non risultano giudizi di costituzionalità pendenti sulla materia degli Accordi ferroviari bilaterali sottoscritti dall'Italia.

2 Contesto normativo comunitario e internazionale

2.1 Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario

L'intervento normativo in oggetto è pienamente compatibile con l'ordinamento comunitario.

2.2 Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto

Non risultano procedure di infrazione sul medesimo o analogo oggetto

2.3 Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali L'intervento normativo non presenta alcun profilo di incompatibilità rispetto ad obblighi internazionali.

2.4 Indicazioni sulle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto

Sulla materia oggetto dell'intervento normativo non si riscontra una giurisprudenza creata dalla Corte Europea dei diritti dell'uomo, né vi sono giudizi pendenti.

2.5 Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte degli altri Stati Membri dell'UE

Non si dispone di indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte degli altri Stati Membri dell'UE.

3 Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo

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

Non vengono utilizzate definizioni normative che non appartengano già al linguaggio tecnico-giuridico della materia regolata.

3.2 Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesim

I riferimenti normativi contenuti nel testo di Convenzione risultano corretti.

3.3 Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti

Le disposizioni contenute nel nuovo testo della Convenzione non introducono modificazioni alle disposizioni vigenti.

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

A decorrere dall'entrata in vigore della presente Convenzione, verrà abrogata la Convenzione del 24 giugno 1970.

3.5 Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo e di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente

Non si riscontrano le fattispecie indicate.

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

Non risulta alcuna delega aperta sulla materia oggetto dell'intervento normativo.

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

Un atto successivo attuativo del provvedimento in esame tra i Gestori dell'Infrastruttura italiano e francese esplicherà in dettaglio le norme di gestione dell'esercizio e della manutenzione della linea, nonché le procedure di compilazione, verifica ed approvazione dei conti d'ordine della linea.

3.8 Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto Nazionale di Statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi

Per la predisposizione dello schema di atto normativo sono stati utilizzati i dati statistici già in possesso del MIMS. In particolare, Rete Ferroviaria Italiana ha reso disponibili alcune simulazioni dell'esercizio ferroviario al fine di valutare l'impatto finanziario sui conti d'ordine della linea derivante dalla nuova ripartizione dei costi. Tali simulazioni hanno permesso di valutare che solo con un ripristino dell'infrastruttura agli standard originari e un conseguente ritorno alla capacità originaria della linea, sarà possibile una equilibrata ripartizione dei costi tra parti francese e italiana.

DICHIARAZIONE DI ESCLUSIONE DALL'AIR

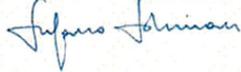
Al Capo del Dipartimento
per gli Affari Giuridici e Legislativi

Si comunica, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera d), del d.p.c.m. 15 settembre 2017, n. 169, che lo schema di disegno di legge concernente la "Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione ordinaria e all'utilizzo del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024", non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei disegni di legge di autorizzazione alla ratifica di trattati internazionali.

Roma, 22/04/2024

Il Capo dell'Ufficio Legislativo

Mjn. Plen. Stefano Soliman



VISTO

Roma,

Il Capo del Dipartimento per gli
Affari Giuridici e Legislativi



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 e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione ordinaria e all'esercizio del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024.

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 15 della Convenzione stessa.

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione delle disposizioni della Convenzione di cui all'articolo 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 4.

(Abrogazione)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della Convenzione di cui all'articolo 1, è abrogata la legge 18 giugno 1973, n. 475.

Art. 5.

(Entrata in vigore)

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

MAECI|1311|19/04/2024|0051154-1 - Allegato Utente 1 (A01)

CONVENZIONE

TRA

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

E

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA FRANCESE

**RELATIVA ALLA MANUTENZIONE ORDINARIA E ALL'ESERCIZIO DEL
TRATTO SITUATO IN TERRITORIO FRANCESE DELLA LINEA FERROVIARIA
CUNEO-BREIL-VENTIMIGLIA**

Il Governo della Repubblica Italiana, da una parte,

e

il Governo della Repubblica Francese, dall'altra,

Vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione);

Vista la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);

Vista la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione);

Vista la Convenzione tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese riguardante il tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, conclusa a Roma il 24 giugno 1970;

Visto l'accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese relativo alla creazione della Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud, con scambio di lettere firmate a Parigi il 3 agosto 1999 e a Roma il 21 settembre 1999;

Vista la decisione di esecuzione C (2014) 5883 della Commissione europea del 20 agosto 2014 relativa agli accordi transfrontalieri tra Stati membri nell'ambito del trasporto ferroviario in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE;

Desiderosi di migliorare le relazioni ferroviarie tra l'Italia e la Francia e di definire un quadro che consenta di creare le condizioni tecniche e finanziarie per un funzionamento duraturo ed efficace del tratto nel territorio francese della linea ferroviaria che va da Cuneo a Ventimiglia passando per Breil,

Hanno convenuto quanto segue :

TITOLO I. DISPOSIZIONI PRELIMINARI

Articolo 1

Oggetto

1. La presente convenzione si applica al tratto della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia (di seguito denominata "la Linea") situato in territorio francese, in conformità con le direttive europee sopraindicate.
2. L'oggetto della presente convenzione è di definire:
 - a. la ripartizione delle responsabilità in materia di esercizio della Linea;
 - b. la ripartizione delle responsabilità in materia di manutenzione della Linea;
 - c. le modalità applicabili al finanziamento di queste diverse missioni.

Articolo 2

Definizioni

Ai sensi della presente convenzione, si assumono le seguenti definizioni:

- a. Le Parti: le due Parti firmatarie della presente convenzione, ossia gli Stati italiano e francese;
- b. La parte italiana: tutti gli attori italiani, siano essi enti pubblici o economici, che possono partecipare al finanziamento o all'esecuzione della manutenzione o dell'esercizio della Linea;
- c. La parte francese: tutti gli attori francesi, siano essi enti pubblici o economici, che possono partecipare al finanziamento o all'esecuzione della manutenzione o dell'esercizio della Linea;
- d. Gestore dell'infrastruttura: qualsiasi ente incaricato dell'esercizio e/o della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria della Linea;

e. Il gestore dell'infrastruttura italiano: principale gestore dell'infrastruttura ferroviaria sul territorio italiano;

f. Il gestore dell'infrastruttura francese: principale gestore dell'infrastruttura ferroviaria sul territorio francese;

g. Manutenzione: i lavori ordinari atti al mantenimento delle condizioni operative dell'infrastruttura ferroviaria esistente (in particolare binari e loro componenti tecnologici, opere di ingegneria civile e impianti di sicurezza, di segnaletica e di telecomunicazioni), ad eccezione del rinnovamento e dello sviluppo dell'infrastruttura;

h. Esercizio: insieme delle funzioni di ripartizione della capacità e della determinazione dell'orario annuale di servizio, della gestione del traffico e del sistema di segnaletica e di comando e controllo, oltre alla tariffazione dell'infrastruttura;

i. Gestione ordinaria: insieme delle operazioni relative alla manutenzione e all'esercizio della Linea;

j. Tratto: sezione della Linea identificata secondo la delimitazione seguente:

- tratto nord: sezione della Linea situata tra il punto di confine (al km 37+648) a nord di Tenda e la stazione di Tenda (al km 50+449), esclusa la stazione;

- tratto centrale: sezione della Linea situata tra il punto di collegamento della Linea con la linea Nizza-Breil-sur-Roya a sud della stazione di Breil (al km 78+450) e la stazione di Tenda (al km 50+449), stazione inclusa;

- tratto sud: sezione della Linea situata tra il punto di confine (al km 84+648) a sud di Breil-sur-Roya e il punto di collegamento della Linea con la linea Nizza-Breil-sur-Roya a sud della stazione di Breil (al km 78+450).

k. Avanzo di gestione ordinaria: differenza tra i canoni di utilizzo e la somma dei costi di manutenzione e di esercizio, in caso di risultato positivo;

l. Disavanzo di gestione ordinaria: differenza tra la somma dei costi di manutenzione e di esercizio e dei canoni di utilizzo, in caso di risultato negativo.

I termini utilizzati nella presente Convenzione e non definiti dal presente articolo sono da intendersi come i termini normalmente utilizzati dall'ordinamento giuridico dell'Unione europea.

TITOLO II. ESERCIZIO E MANUTENZIONE DELLA LINEA

Articolo 3

Designazione delle responsabilità dei gestori dell'infrastruttura responsabili della Linea

Il gestore dell'infrastruttura italiano è responsabile della pianificazione oraria sulla linea Cuneo-Ventimiglia e si occupa delle richieste ricevute dalle imprese ferroviarie italiane e francesi. L'orario scelto per ciascun orario di servizio deve tenere conto delle scadenze e delle disposizioni contenute nei documenti di riferimento dei due gestori e viene trasmesso al gestore dell'infrastruttura francese per l'approvazione. Il gestore dell'infrastruttura italiano provvede alla consultazione con le imprese ferroviarie e in accordo con il gestore dell'infrastruttura francese, per l'insieme delle risposte difforni dalle richieste di assegnazione della capacità formulate dalle imprese ferroviarie.

Il gestore dell'infrastruttura francese è incaricato dell'esercizio e della manutenzione dell'infrastruttura su tutta la Linea sulla base del principio di territorialità. I gestori dell'infrastruttura italiana e francese possono concordare eccezioni locali al fine di garantire la continuità di esercizio e di manutenzione ordinaria.

Articolo 4

Esercizio della Linea

Il gestore dell'infrastruttura incaricato dell'esercizio di cui all'articolo 3 determina le regole di funzionamento applicabili alla Linea in conformità con la normativa applicabile in Francia e garantisce il coordinamento di tali regole con quelle definite dal gestore dell'infrastruttura italiana, in particolare in merito alla interoperabilità, alla sicurezza e all'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie.

Articolo 5**Tariffazione della Linea**

I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sono calcolati secondo la normativa francese applicabile alla tariffazione della rete ferroviaria nazionale francese per i treni italiani e francesi sulla Linea. Essi sono determinati e percepiti dal gestore dell'infrastruttura incaricato dell'esercizio di cui all'articolo 3 e pubblicati nei documenti di riferimento della rete del gestore dell'infrastruttura italiano e del gestore dell'infrastruttura francese, in conformità con la legislazione ferroviaria europea applicabile.

Articolo 6**Gestione delle stazioni**

La gestione e la manutenzione delle stazioni situate sulla Linea sono assicurate dal gestore o dai gestori designati dallo Stato francese.

TITOLO III. MODALITÀ DI FINANZIAMENTO DELLA LINEA**Articolo 7****Finanziamento dell'esercizio e della manutenzione della Linea**

La presente Convenzione determina la ripartizione dei costi di esercizio e di manutenzione della Linea secondo le seguenti modalità:

- a) Il deficit o l'avanzo di gestione ordinaria per ogni tratto della Linea viene valutato annualmente e sostenuto o acquisito da parte italiana e francese, sulla base di una ripartizione proporzionata alla circolazione dei treni italiani e francesi. Tuttavia, per ogni tratta in caso di deficit ed in presenza di almeno un servizio regolare di trasporto ferroviario viaggiatori di ciascuna Parte, ogni Parte si farà carico di almeno il 25% del deficit. In caso di sospensione temporanea dei servizi regolari da una Parte, in particolare in relazione a lavori sulla rete, continuerà ad applicarsi la presente clausola di salvaguardia. Sono considerati rispettivamente come treni italiani o treni francesi, i treni il cui esercizio è oggetto di un contratto di servizio pubblico con un'autorità francese o con un'autorità italiana.

- b) Il gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 3 tiene il conteggio delle uscite e delle entrate e redige un rapporto annuale per gli Stati italiano e francese e per il gestore dell'infrastruttura italiana, che fa pervenire ogni anno entro sei mesi dalla data di chiusura dell'esercizio, accompagnato da tutti i documenti giustificativi corrispondenti.
- c) Il pagamento definitivo delle somme dovute alla parte italiana dalla parte francese, o delle somme dovute alla parte francese dalla parte italiana, valutate annualmente ai sensi del paragrafo a. del presente articolo, sarà effettuato entro i sei mesi successivi alla data di presentazione del rapporto menzionato al paragrafo b. del presente articolo.
- d) In mancanza di versamento entro il termine stabilito al paragrafo c. del presente articolo, il gestore dell'infrastruttura che deve percepire il pagamento procede alla messa in mora.
- e) Oltre alla messa in mora, la Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi delle Alpi del Sud menzionata all'articolo 13 si riunirà quanto prima e potrà chiedere che vengano comunicati i conti della Linea al gestore dell'infrastruttura al fine di trovare una soluzione condivisa tra le Parti per garantire la continuità di esercizio della Linea.
- f) I costi relativi agli investimenti, esclusi quelli relativi alla manutenzione e esercizio, sono oggetto di convenzioni di finanziamento specifiche, concluse tra i gestori delle infrastrutture italiano e francese, gli Stati e le collettività territoriali interessate.

TITOLO IV. DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 8

Proprietà dell'infrastruttura ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria della Linea è di proprietà dello Stato francese.

Le Parti possono, attraverso convenzioni specifiche, concordare eccezioni locali in materia di proprietà dell'infrastruttura ferroviaria, al fine di garantire la continuità tecnica delle opere e delle attrezzature.

Articolo 9**Legge applicabile**

1. I lavori di manutenzione della Linea sono effettuati conformemente alla legislazione e alla normativa francese in vigore.
2. Le imprese che eseguono i lavori sono soggette alla legislazione e alla normativa e ai regolamenti francesi in vigore.
3. La presente Convenzione sarà attuata nel rispetto del diritto internazionale applicabile e degli obblighi derivanti dall'appartenenza della Repubblica Italiana e della Repubblica Francese all'Unione Europea.

Articolo 10**Sicurezza ferroviaria**

Quando le eccezioni locali sono state concordate tra i gestori dell'infrastruttura italiani e francesi in applicazione dell'articolo 3 della presente Convenzione, il gestore dell'infrastruttura italiano deve compiere i passi necessari presso l'Autorità nazionale di sicurezza francese per disporre di un'autorizzazione di sicurezza che gli consenta di esercitare la propria attività in territorio francese. L'autorità nazionale di sicurezza ferroviaria francese coopera a tale scopo con l'Autorità nazionale di sicurezza ferroviaria italiana.

Articolo 11**Sicurezza civile**

L'efficacia dell'intervento dei soccorsi prevale su tutte le altre considerazioni, in particolare territoriali. In caso di emergenza, ciascuna Parte autorizza l'intervento nel proprio territorio delle squadre di soccorso dell'altro Stato.

Articolo 12**Organismo di controllo**

L'organismo di controllo nazionale francese è competente per la Linea.

Articolo 13**Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi delle Alpi del Sud**

La Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi delle Alpi del Sud è incaricata di garantire il controllo dell'attuazione della presente Convenzione. Essa è competente a verificare e convalidare, se del caso, la contabilità tenuta dai gestori dell'infrastruttura.

Articolo 14**Risoluzione delle controversie**

Le controversie relative all'interpretazione o all'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione saranno risolte in via amichevole tramite consultazioni e negoziati diretti tra le Parti.

Articolo 15**Entrata in vigore della Convenzione**

1. Ciascuna delle Parti notifica all'altra di avere adempiuto alle procedure interne richieste relativamente all'entrata in vigore della presente Convenzione, che entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo al giorno dell'ultima notifica.
2. La presente Convenzione è conclusa per una durata indeterminata.
3. Ciascuna delle Parti può denunciare in qualsiasi momento la Convenzione. La denuncia ha effetto dopo sei (6) mesi a decorrere dalla data di ricevimento della notifica da parte dall'altra Parte, a meno che la notifica di denuncia sia stata ritirata di comune accordo prima dello scadere di questo termine.
4. A decorrere dall'entrata in vigore della presente Convenzione, viene abrogata la Convenzione tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese riguardante il tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, conclusa a Roma il 24 giugno 1970.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Milano, il 12 aprile 2024, in due originali, ciascuno nelle lingue italiana e francese, tutti i testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo della Repubblica Italiana

Matteo SALVINI

Vicepresidente del Consiglio

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per il Governo della Repubblica Francese

Patrice VERGRIETE

Ministro delegato presso il Ministro della

transizione ecologica e della coesione

territoriale, incaricato dei Trasporti

