



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Verifica delle quantificazioni

A.C. 1922

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

N. 258 – 25 settembre 2024



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 1922

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

N. 258 – 25 settembre 2024

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

INDICE

PREMESSA	3
VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI	4
ARTICOLI 1 E 2 DELLA CONVENZIONE	4
OGGETTO E DEFINIZIONI	4
ARTICOLI 3-7 DELLA CONVENZIONE	6
ESERCIZIO E MANUTENZIONE DELLA LINEA	6
ARTICOLI 8 E 9 DELLA CONVENZIONE	11
PROPRIETÀ DELLA LINEA E ORDINAMENTO APPLICABILE	11
ARTICOLI 10-15 DELLA CONVENZIONE	12
DISPOSIZIONI GENERALI	12
ARTICOLI DA 1 A 5 DEL DISEGNO DI LEGGE DI RATIFICA	14
RATIFICA, CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA, ABROGAZIONE ED ENTRATA IN VIGORE	14

Informazioni sul provvedimento

A.C.	1922
Titolo:	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
Iniziativa:	governativa
Iter al Senato:	sì
Relazione tecnica:	presente
Relatore per la Commissione di merito:	Billi (LEGA)
Commissione competente:	III Commissione (Affari esteri)

PREMESSA

Il disegno di legge in esame autorizza la ratifica e l'esecuzione della Convenzione tra la Repubblica italiana e la 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.

La relazione illustrativa ricorda che la gestione del tratto di linea situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia è attualmente regolata dalla Convenzione tra Italia e Francia, conclusa a Roma il 24 giugno 1970, ratificata ai sensi della legge n. 475 del 1973.

Il provvedimento è costituito di 5 articoli ed è corredato di relazione tecnica, verificata positivamente dalla Ragioneria dello Stato.

La Convenzione è formata da 15 articoli.

Si esaminano di seguito:

- le norme della Convenzione considerate dalla relazione tecnica, nonché le altre disposizioni che presentano profili di carattere finanziario;
- le norme del disegno di legge di ratifica.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLI 1 e 2 della Convenzione

Oggetto e definizioni

Le norme stabiliscono che la Convenzione in esame si applica al tratto della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, situato in territorio francese, il cui oggetto è quello di definire la ripartizione delle responsabilità in materia di esercizio e di manutenzione della linea, nonché di individuare le relative modalità di finanziamento (articolo 1).

L'articolo 3 della Convenzione del 1970 prevede che le spese di ricostruzione e di equipaggiamento della linea siano a carico dello Stato italiano, mentre lo Stato francese contribuisce alle spese di ricostruzione con una somma forfettaria fissata in 6 milioni di franchi.

Il successivo articolo 12, paragrafo 1, prevede altresì che il Governo francese invii ogni anno a quello italiano, entro i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio, un conto riepilogativo delle spese e degli introiti della linea. Il successivo paragrafo prevede altresì che l'avanzo o il deficit risultante da detto conto sia a favore od a carico dello Stato italiano.

Viene altresì previsto che il gestore per l'Italia sarà il principale gestore dell'infrastruttura ferroviaria sul territorio italiano [articolo 2, lettera e)].

La **relazione tecnica** ricorda preliminarmente che 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 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 della Commissione europea ha chiaramente indicato che la Convenzione del 1970 non è conforme al diritto dell'Unione e in

particolare alla Direttiva 2012/34/UE, come recepita con il decreto legislativo n. 112 del 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.

In relazione all’articolo 1, la RT afferma che, in virtù della Convenzione del 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, Rete ferroviaria italiana (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.

La RT afferma altresì che l’articolo 2 ha carattere ordinamentale in quanto reca esclusivamente l’elenco delle definizioni.

In merito ai profili di quantificazione, si osserva che le disposizioni in esame definiscono il campo di applicazione della Convenzione, che si applica al tratto della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, situato in territorio francese. Detta Convenzione ha il compito di

definire la ripartizione delle responsabilità in materia di esercizio e di manutenzione della linea, nonché di individuare le relative modalità di finanziamento.

Viene altresì previsto che il gestore per l'Italia sarà il principale gestore dell'infrastruttura ferroviaria sul territorio italiano.

Al riguardo, si rinvia alle considerazioni svolte relativamente agli articoli da 3 a 7, in materia di esercizio e manutenzione della linea, nonché del relativo finanziamento.

ARTICOLI 3-7 della Convenzione

Esercizio e manutenzione della linea

Le norme prevedono che:

- il gestore dell'infrastruttura italiano sia responsabile della pianificazione oraria sulla linea Cuneo-Ventimiglia e si occupi delle richieste ricevute dalle imprese ferroviarie italiane e francesi. 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 difformi 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. Ambedue i gestori possono concordare eccezioni locali al fine di garantire la continuità di esercizio e di manutenzione ordinaria (articolo 3 della Convenzione);
- il gestore dell'infrastruttura incaricato dell'esercizio determina le regole di funzionamento applicabili alla Linea in conformità con la normativa in vigore 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 4 della Convenzione).

L'articolo 4 della Convenzione del 1970 prevede che il Governo francese rediga ogni bimestre una descrizione dei lavori, delle forniture e delle prestazioni eseguite, nonché il conto dettagliato delle spese sostenute. Il Governo italiano provvede al rimborso delle spese sostenute dal Governo francese entro il termine di tre mesi a partire dalla data di presentazione del conto;

- i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sono calcolati secondo la normativa francese, nonché determinati e percepiti dal gestore dell'infrastruttura incaricato dell'esercizio e pubblicati nei documenti di riferimento delle reti dei gestori dell'infrastruttura italiana e francese, in conformità con la legislazione ferroviaria europea applicabile (articolo 5 della Convenzione).

L'articolo 11, paragrafo 2, della Convenzione del 1970 prevede che i prezzi e le condizioni di trasporto applicabili ai viaggiatori, ai bagagli ed alle merci circolanti sulla linea siano quelli delle ferrovie francesi, ad eccezione della circolazione di mero transito nel territorio francese, in cui le stazioni di partenza e di arrivo siano entrambe in territorio italiano;

- la gestione e la manutenzione delle stazioni siano assicurate dal gestore o dai gestori designati dallo Stato francese (articolo 6 della Convenzione);
- la Convenzione determini 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 e in presenza di almeno un servizio regolare di trasporto ferroviario viaggiatori di ciascuna Parte, ogni Parte si farà carico di almeno il 25 per cento del deficit. In caso di sospensione temporanea dei servizi regolari da una Parte, con particolare riferimento a lavori sulla rete, continuerà ad applicarsi la presente clausola di salvaguardia;
 - b) il gestore dell'infrastruttura 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 delle somme dovute alla parte italiana dalla parte francese, o viceversa, sarà effettuato entro i sei mesi successivi alla data di presentazione del rapporto sopra menzionato;
 - d) in mancanza di versamento entro il termine, il gestore che deve ricevere 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 si riunirà quanto prima 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.

La **relazione tecnica** afferma quanto segue:

- in relazione all'articolo 3, il nuovo testo stabilisce 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 stabilisce 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, la RT non ravvisa nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

- per quanto attiene all'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 stabilisce che il gestore della linea determina le regole di funzionamento applicabili alla stessa 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;
- con riferimento all'articolo 5, rispetto alle disposizioni recate dal provvedimento in oggetto, gli articoli 5 e 6 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;
- per quanto attiene all'articolo 6, la gestione delle stazioni situate lungo la linea è garantita dai gestori designati dallo Stato francese.

In relazione all'articolo 7, la RT afferma che 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'articolo 12 della Convenzione del 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 per cento 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 di detto capitolo.

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.

(euro)

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

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.

In merito ai profili di quantificazione, si osserva che le disposizioni in esame riguardano l'esercizio e la manutenzione della linea in commento. In particolare, si prevede che il gestore dell'infrastruttura italiano provveda alla consultazione con le imprese ferroviarie e, in accordo con il gestore dell'infrastruttura francese, per l'insieme delle risposte difformi dalle richieste di assegnazione della capacità formulate da dette imprese. Il gestore dell'infrastruttura francese è incaricato dell'esercizio e della manutenzione dell'infrastruttura su tutta la Linea sulla base del principio di territorialità. Le regole di funzionamento applicabili dovranno essere in conformità con la normativa francese. Al riguardo, la RT afferma che trattandosi di disposizioni di carattere ordinamentale, non si ravvisano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Su tale aspetto non si formulano osservazioni.

Si prevede altresì che i canoni per la tariffazione siano determinati dal gestore secondo la normativa francese, in conformità con la legislazione ferroviaria europea applicabile. Dal momento che tale previsione sostanzialmente conferma quanto previsto dalla Convenzione in vigore e che viene espressamente prevista la conformità con la normativa europea, non vi sono osservazioni da formulare.

La RT ricorda che, in base alla Decisione C (2014) 5883 del 20/8/2014 della Commissione europea, l'articolo 11 della Convenzione vigente, 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 di stabilirne la tariffazione.

Inoltre, la Convenzione determina la ripartizione dei costi di esercizio e di manutenzione della Linea prevedendo che il deficit o l'avanzo di gestione ordinaria per ogni tratto sia 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 e in presenza di almeno un servizio regolare di trasporto ferroviario

viaggiatori di ciascuna Parte, ognuna di esse si farà carico di almeno il 25 per cento del deficit. Il gestore dell'infrastruttura tiene il conteggio delle uscite e delle entrate e redige un rapporto annuale per i due Stati e per il gestore dell'infrastruttura italiana. Il pagamento delle somme dovute alla parte italiana dalla parte francese, o viceversa, sarà effettuato entro i sei mesi successivi alla data di presentazione del rapporto sopra menzionato.

In proposito, si ricorda che, in base alla Convenzione vigente, il Governo italiano provvede al rimborso delle spese sostenute dal Governo francese, opportunamente rendicontate.

Infatti, l'articolo 4 della Convenzione del 1970 prevede che il Governo francese rediga ogni bimestre una descrizione dei lavori, delle forniture e delle prestazioni eseguite, nonché il conto dettagliato delle spese sostenute. Il Governo italiano provvede al rimborso delle spese sostenute dal Governo francese entro il termine di tre mesi a partire dalla data di presentazione del conto.

Ciò premesso, non vi sono osservazioni da formulare dal momento che la futura ripartizione delle spese non potrà che essere migliorativa rispetto a quella previsto a legislazione vigente, come peraltro confermato dalla RT.

ARTICOLI 8 e 9 della Convenzione

Proprietà della linea e ordinamento applicabile

Le norme prevedono una serie di disposizioni a carattere generale relative all'applicazione della Convenzione. In particolare, le norme prevedono che l'infrastruttura ferroviaria della Linea sia di proprietà dello Stato francese. Le parti possono, attraverso convenzioni specifiche, concordare eccezioni locali, al fine di garantire la continuità tecnica delle opere e delle attrezzature (articolo 8).

I lavori di manutenzione della Linea sono effettuati conformemente all'ordinamento francese e le imprese che eseguono i lavori sono soggette a detto ordinamento. La Convenzione sarà attuata nel rispetto del diritto internazionale applicabile e degli obblighi derivanti dall'appartenenza di Italia e Francia all'Unione europea (articolo 9).

La **relazione tecnica** afferma, in relazione agli articoli 8 e 9, che entrambi hanno carattere ordinamentale. L'articolo 8 stabilisce che la proprietà della linea è dello Stato francese, mentre l'articolo 9 precisa 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.

In merito ai profili di quantificazione, si osserva che le disposizioni in esame assegnano la proprietà della Linea alla Francia; le parti possono, attraverso convenzioni specifiche, concordare eccezioni locali, al fine di garantire la continuità tecnica delle opere e delle attrezzature. I lavori di manutenzione della Linea sono effettuati conformemente all'ordinamento francese e le imprese che eseguono i lavori sono soggette a detto ordinamento.

Al riguardo, si rileva che la Convenzione del 1970, attualmente in vigore, non prevede una norma di assegnazione della proprietà. Peraltro, alcune disposizioni sembrano comunque assegnare indirettamente la proprietà dell'infrastruttura allo Stato francese.

Si fa riferimento, in particolare:

- all'articolo 2, paragrafo 1, secondo cui che la ricostruzione della linea è effettuata a cura del Governo francese;
- all'articolo 4, paragrafo 1, che assegna al Governo francese la redazione bimestrale della descrizione dei lavori, delle forniture e delle prestazioni eseguite, nonché il conto dettagliato delle spese sostenute;
- all'articolo 7, paragrafo 1, secondo il quale le operazioni di ricostruzione della linea sono effettuate secondo la regolamentazione francese vigente in materia;
- all'articolo 8, in base al quale le imprese che effettuano i lavori sono soggette alla legislazione ed alla regolamentazione francese;
- all'articolo 10, comma 1, secondo il quale il Governo francese assicura l'esercizio della linea, ivi compresi i tronchi di confine, alle medesime condizioni applicate in Francia alla Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.).

Ciò premesso, non si hanno osservazioni da formulare nel presupposto che le disposizioni in esame risultino sostanzialmente confermate della legislazione vigente. Su tale aspetto appare comunque opportuno acquisire una conferma da parte del Governo.

ARTICOLI 10-15 della Convenzione

Disposizioni generali

Le norme prevedono una serie di disposizioni a carattere generale relative all'applicazione della Convenzione. In particolare, le norme:

- stabiliscono che, in caso di eccezioni locali¹ di esercizio e manutenzione della Linea da parte italiana, il gestore dell'infrastruttura italiano deve attivarsi presso l'Autorità nazionale di sicurezza francese per ottenere un'autorizzazione all'esercizio dell'attività in territorio francese. È altresì, previsto che l'efficacia dell'intervento dei soccorsi prevalga su ogni altra considerazione; in caso di emergenza, ciascuna Parte autorizza l'intervento nel proprio territorio delle squadre di soccorso dell'altro Stato (articoli 10 e 11);
- dispongono che per la Linea è competente l'organismo di controllo nazionale francese, mentre l'organo incaricato di garantire il controllo dell'attuazione della Convenzione è la Commissione italo-francese delle Alpi del Sud, incaricata anche della verifica e della convalida della contabilità tenuta dai gestori dell'infrastruttura (articoli 12 e 13).

Si ricorda che l'articolo 19 della Convenzione del 1970 ha previsto l'istituzione di una Commissione mista incaricata di regolare le questioni sollevate dall'applicazione della Convenzione;

- prevedono consultazioni e negoziati diretti tra le Parti come modalità di risoluzione delle eventuali controversie interpretative o attuative dell'Accordo e stabiliscono i termini per l'entrata in vigore della Convenzione in esame – per una durata indeterminata – nonché la facoltà per ciascuna delle Parti di denunciarla in ogni momento, disponendo altresì l'abrogazione della Convenzione del 1970 (articoli 14 e 15).

Con riguardo alla modalità di risoluzione delle controversie, si rammenta che l'articolo 20 della Convenzione del 1970 prevede che le controversie relative all'interpretazione o all'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione siano regolate mediante negoziati tra i due Governi e che, nel caso di mancato accordo, ciascuno di essi possa sottoporre la controversia in esame ad un tribunale arbitrale, la cui decisione ha carattere obbligatorio.

La **relazione tecnica**, oltre a sintetizzare le norme, afferma che le stesse sono a carattere ordinamentale.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che le disposizioni in esame hanno carattere generale ed attengono all'applicazione della Convenzione. In particolare si stabilisce che la proprietà della linea e la legge applicabile ai lavori di manutenzione sono quelle dello Stato francese. Viene altresì disciplinata la sicurezza in caso di eccezioni locali concordate,

¹ Si rammenta che ai sensi dell'articolo 3 dell'Accordo 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.

prevedendo la necessità di un'autorizzazione di sicurezza per esercitare le attività necessarie in territorio francese ad opera del gestore italiano, ed è regolata la gestione dei soccorsi in caso di emergenze. Inoltre, viene disciplinata l'attività di controllo sia con riguardo alla competenza per la Linea (attribuita all'organismo di controllo francese) sia in relazione alla garanzia del rispetto della Convenzione (affidata alla Commissione intergovernativa franco-italiana). Infine, sono regolate la risoluzione delle controversie e la modalità di entrata in vigore dell'Accordo.

Al riguardo, si osserva, con riferimento all'articolo 13 relativo alla Commissione intergovernativa italo-francese, che già la Convenzione del 1970, attualmente in vigore, ha previsto l'istituzione di una Commissione mista incaricata di regolare le questioni sollevate dall'applicazione della Convenzione. In proposito, pertanto, non vi sono osservazioni da formulare dal momento che la nuova Convenzione non innova rispetto alla legislazione vigente.

Per quanto riguarda i restanti articoli, considerato il tenore ordinamentale delle norme, confermato peraltro dalla relazione tecnica, non si formulano osservazioni.

ARTICOLI da 1 a 5 del disegno di legge di ratifica

Ratifica, clausola di invarianza finanziaria, abrogazione ed entrata in vigore.

Le norme recano l'autorizzazione alla ratifica (articolo 1) e l'ordine di esecuzione (articolo 2) e stabiliscono la data di entrata in vigore del presente disegno di legge (articolo 5). Inoltre dispongono che dall'attuazione delle disposizioni della Convenzione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (articolo 3) e abrogano, a decorrere dalla data di entrata in vigore della nuova Convenzione in oggetto, la legge n. 475 del 1973, che ha autorizzato la ratifica della precedente Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, conclusa a Roma il 24 giugno 1970 (Convenzione del 1970) (articolo 4).

La relazione tecnica non considera specificamente le norme del disegno di legge. Essa commenta comunque il contesto generale del nuovo Accordo: in proposito si veda quanto riportato con riferimento agli articoli 1 e 2 della Convenzione.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame recano l'autorizzazione alla ratifica (articolo 1) e l'ordine di esecuzione (articolo 2) e stabiliscono la data di entrata in vigore del presente provvedimento (articolo 5). Inoltre, introducono una clausola di invarianza finanziaria e abrogano, a decorrere dalla data di entrata in vigore della nuova Convenzione in oggetto, la legge n. 475 del 1973, che ha autorizzato la ratifica della precedente Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese. In proposito, non si hanno osservazioni da formulare.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si fa presente che l'articolo 3 del disegno di legge in esame reca una clausola di invarianza riferita all'intero provvedimento, secondo la quale dall'attuazione delle disposizioni della Convenzione di cui all'articolo 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Ciò posto, non si hanno osservazioni in ordine alla formulazione della disposizione.