



Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione e all'esercizio della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024

A.C. 1922

Dossier n° 325 - Schede di lettura
15 luglio 2024

Informazioni sugli atti di riferimento

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
Numero di articoli:	5
Date:	
presentazione:	20 giugno 2024
assegnazione:	11 luglio 2024
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, IX Trasporti e XIV Politiche UE

Premessa

Il **29 maggio 2024** il **Consiglio dei ministri**, su proposta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale Antonio Tajani e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, ha **approvato un disegno di legge di ratifica** ed esecuzione della 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.

L'intervento mira a:

Finalità della
Convenzione

- determinare una più equa ripartizione dei costi di manutenzione ordinaria del tratto ferroviario francese e una diversa suddivisione dei compiti e delle responsabilità tecniche, amministrative e finanziarie tra Italia e Francia, sulla base dei principi di territorialità e proporzionalità;**
- abrogare la legge 18 giugno 1973, n. 475**, con cui è stata ratificata la Convenzione tra l'Italia e la Francia riguardante il tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, conclusa a Roma il 24 giugno 1970, in quanto ritenuta **non più conforme al diritto dell'Unione Europea** e, in particolare, alla **Direttiva 2012/34/UE** istitutiva di uno spazio ferroviario unico europeo.

La precedente **Convenzione conclusa il 24 giugno 1970** prevedeva la ricostruzione del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia **a cura del Governo francese** (art. 2), **con spese di ricostruzione e di equipaggiamento della linea a carico del Governo italiano**, salvo un contributo forfettario della Francia pari a 6 milioni di franchi (art. 3). Ai sensi dell'art. 7 le **operazioni di ricostruzione della linea dovevano essere effettuate secondo la regolamentazione francese** vigente in materia, gli **operatori economici italiani erano ammessi a partecipare alle gare per gli appalti dei lavori** in una misura pari almeno alla metà del numero totale di quelli invitati e le **imprese che effettuavano i lavori erano tutte soggette alla legislazione e regolamentazione francesi** (art. 8). Anche i **prezzi e le condizioni di trasporto** applicabili ai viaggiatori, ai bagagli ed alle merci circolanti sulla linea **erano quelli**

La precedente
Convenzione del
24 giugno 1970

delle ferrovie francesi (art. 11), tranne che per i transiti tra i punti di frontiera nord (Colle di Tenda) e sud (Piena), cui si applicavano le condizioni delle ferrovie italiane.

La [Direttiva 2012/34/UE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 - che **istituisce uno spazio europeo ferroviario unico** - ha indicato che una **maggiore integrazione del settore dei trasporti dell'Unione è essenziale per il completamento del** mercato interno e che le ferrovie rappresentano un elemento vitale di tale settore nell'ottica di una mobilità sostenibile. Per garantire tale obiettivo e lo sviluppo di un'efficiente gestione del settore ferroviario, si ritiene opportuno operare una separazione fra la gestione dell'infrastruttura e la fornitura dei servizi di trasporto e affidare a soggetti che non operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario determinati compiti amministrativi, ad esempio la riscossione dei canoni. Per sommi capi, per quel che riguarda i gestori dell'infrastruttura, gli Stati membri devono provvedere affinché le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura siano attribuite a enti o società che non svolgono a loro volta servizi di trasporto ferroviario (art. 7). Per quel che riguarda la fornitura dei servizi di trasporto, gli Stati membri devono rilasciare le licenze necessarie a prestare i servizi di trasporto ferroviario in tutto il territorio dell'Unione alle imprese che soddisfino i requisiti prescritti in materia di onorabilità, capacità finanziaria, competenza professionale e copertura della propria responsabilità civile (artt. 18 ss.). In materia di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi, **gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei canoni**, con **potere di revisione** di quelli fissati dal gestore dell'infrastruttura se non conformi alla Direttiva (art. 29). Inoltre, ciascuno Stato membro deve istituire un **organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario** - un'autorità indipendente sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale - che, fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, **monitori la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari** al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti (artt. 55 ss.).

La Direttiva
2012/34/UE

Per un approfondimento si veda anche la Direttiva [2016/2370/UE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria.

La politica comune dei trasporti

Si ricorda che le disposizioni in materia di trasporti del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (art. 100 TFUE).

L'obiettivo di una **politica comune dei trasporti** consiste nel **preservare la concorrenza** e garantire nel contempo la **libera prestazione di servizi**. Ciò richiede l'**armonizzazione delle norme tecniche, amministrative e di sicurezza**, essenziale per **conseguire l'interoperabilità dei diversi sistemi ferroviari nazionali**. Anche le **misure di protezione dell'ambiente o dei consumatori** possono richiedere una certa armonizzazione, onde evitare distorsioni della concorrenza e facilitare l'accesso di nuove imprese al mercato.

Le finalità di una
politica comune
dei trasporti

La **politica ferroviaria dell'UE** ([factsheet](#), aprile 2024) è volta alla **creazione di uno spazio ferroviario unico**. L'apertura del settore ferroviario alla concorrenza, avviata nel 2001, è stata oggetto di **tre pacchetti legislativi** e di **una rifusione** nell'arco di dieci anni. Un **quarto pacchetto**, destinato a completare lo spazio ferroviario unico europeo, è stato adottato nell'aprile 2016 (pilastro tecnico) e nel dicembre 2016 (pilastro del mercato).

Nel suo libro bianco del 2011 dal titolo «[Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile](#)», la Commissione ha fissato l'obiettivo di **garantire che, entro il 2050, la maggior parte del trasporto passeggeri a media percorrenza avvenga su rotaia**. A medio termine (entro il 2030), la lunghezza della rete ad alta velocità dovrebbe essere triplicata e si dovrebbe mantenere una fitta rete ferroviaria in tutti gli Stati membri. A lungo termine, **si dovrebbe completare una rete ferroviaria ad alta velocità dell'UE** (punto 40).

Gli obiettivi del
Libro bianco
2011

Come riportato nella Comunicazione della Commissione sulla [Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente](#) del 2020, il **Green Deal europeo richiede che una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada sia trasferita alle ferrovie e alle vie navigabili interne** ed è pertanto **opportuno intervenire con urgenza**, dati i limitati progressi compiuti finora: a titolo d'esempio, la quota modale delle ferrovie nel trasporto interno di merci è scesa al 17,9 % nel 2018 rispetto al 18,3 % del 2011 (punto 39).

Guardando ad alcune **iniziative più recenti** in tema di spazio ferroviario europeo:

- la [Risoluzione del Parlamento sull'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico](#) del **12 marzo 2024** (cfr. punto D) propone di attribuire all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) - istituita a norma del [Regolamento \(UE\) 2016/796](#) - un certo numero di nuovi compiti;
- il **7 novembre 2023** la Commissione ha presentato una proposta, ora in prima lettura al Consiglio, di [direttiva relativa al miglioramento dell'interoperabilità dei diversi modi di trasporto](#), comprese le ferrovie, per rendere il trasporto di merci più sostenibile migliorando la competitività del trasporto intermodale di merci;
- l'**8 settembre 2023** la Commissione ha pubblicato le [Specifiche tecniche di interoperabilità](#), un pacchetto di norme tecniche riviste per migliorare l'interoperabilità transfrontaliera delle ferrovie;
- l'**11 luglio 2023** la Commissione ha presentato una [proposta di regolamento](#) sull'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria, volta a conseguire un uso ottimale dei binari ferroviari e aumentare la puntualità e l'affidabilità dei trasporti, il che contribuirà a ridurre le relative emissioni. Il 12 marzo 2024 il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura ed è ora in corso la discussione in Consiglio.

Contenuto della Convenzione

Il **Titolo I** si compone di due Disposizioni preliminari. In particolare, l'**articolo 1** definisce **ambito di applicazione e oggetto** della Convenzione. Quanto al primo aspetto, la Convenzione si applica al tratto della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia (denominata "la Linea") situato in territorio francese. Quanto al secondo aspetto, la Convenzione vuole definire la ripartizione delle responsabilità in materia di esercizio e manutenzione della Linea e le modalità applicabili al finanziamento di queste missioni. L'**articolo 2** contiene le **definizioni** dei termini utilizzati nella Convenzione.

Il **Titolo II** contiene le disposizioni relative:

- alla designazione delle **responsabilità** dei gestori dell'infrastruttura italiano e francese, spettando al primo la pianificazione oraria e la gestione delle richieste ricevute dalle imprese ferroviarie italiane e francesi mentre al secondo l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura su tutta la Linea in base al principio di territorialità (**articolo 3**);
- alle **regole di funzionamento applicabili alla Linea** da parte del gestore dell'infrastruttura francese, in particolare in merito alla interoperabilità, alla sicurezza e all'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie (**articolo 4**);
- all'indicazione dei **canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**, calcolati secondo la normativa francese e percepiti dal gestore dell'infrastruttura francese (**articolo 5**);
- alla **gestione e manutenzione delle stazioni** sulla Linea, assicurate dal/dai gestore/i designato/i dallo Stato francese (**articolo 6**).

Le regole di funzionamento applicabili alla Linea

Il **Titolo III** individua le **modalità di finanziamento della Linea**. Più specificamente, l'**articolo 7 lett. a)** prevede che il deficit o l'avanzo di gestione ordinaria per ogni tratto della Linea viene valutato annualmente e sostenuto da parte italiana e francese sulla base di una **ripartizione proporzionata alla circolazione dei treni italiani e francesi**, salva la **clausola di salvaguardia** in base a cui per ogni tratta, in caso di deficit e in presenza di almeno un servizio regolare di trasporto ferroviario di ciascuna Parte, ognuna di esse si farà carico di almeno il 25% del deficit.

Le modalità di finanziamento della Linea

Le successive lettere disciplinano altri aspetti finanziari, quali: il **rapporto annuale** su entrate e uscite (**lett. b)**; **termini di pagamento** delle somme dovute da una Parte all'altra (**lett. c)**; **messa in mora** in caso di mancato versamento delle somme dovute (**lett. d)**; **ricerca di soluzioni condivise** attraverso la Commissione intergovernativa italo-francese, di cui al successivo art. 13, per garantire la continuità di esercizio della Linea (**lett. e)**; **convenzioni di finanziamento specifiche** concluse tra i gestori per l'infrastruttura italiano e francese, gli Stati e le collettività territoriali interessate per gli investimenti diversi da quelli per manutenzione ed esercizio della Linea (**lett. f**).

Il **Titolo IV** reca le disposizioni generali.

In particolare, l'**articolo 8** dispone che l'**infrastruttura ferroviaria**, salvo eccezioni locali concordate con specifiche convenzioni al fine di garantire la continuità tecnica delle opere e delle attrezzature, è di **proprietà dello Stato francese**.

I **lavori di manutenzione** della Linea sono effettuati conformemente alla normativa francese in vigore, cui sono soggette anche le imprese che li eseguono. La Convenzione sarà attuata nel rispetto del diritto internazionale applicabile e degli obblighi derivanti alle Parti dall'appartenenza all'Unione Europea (**articolo 9**). In caso di **eccezioni locali di esercizio e manutenzione della Linea** concordate al fine di garantire la continuità dell'esercizio e della manutenzione ordinaria della stessa, che a norma dell'articolo 3 spettano in via generale al gestore dell'infrastruttura francese, il gestore dell'infrastruttura italiano deve attivarsi presso l'Autorità nazionale di sicurezza francese per disporre di un'**autorizzazione di sicurezza** all'esercizio dell'attività in territorio francese (**articolo 10**).

I lavori di
manutenzione

In caso di emergenza, ciascuna Parte autorizza l'intervento nel proprio territorio delle squadre di soccorso dell'altro Stato (**articolo 11**).

L'organismo di controllo nazionale francese è competente per la Linea (**articolo 12**). Ai sensi dell'**articolo 13**, incaricata di garantire il controllo dell'attuazione della Convenzione è la **Commissione intergovernativa italo – francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi delle Alpi del Sud**, competente anche a verificare e convalidare, se del caso, la contabilità tenuta dai gestori dell'infrastruttura. Infine, gli **articoli 14 e 15** disciplinano rispettivamente le **modalità di risoluzione delle eventuali controversie interpretative o attuative** dell'Accordo, tramite consultazioni e negoziati diretti tra le Parti, i termini per la sua **entrata in vigore** - per una durata indeterminata - e l'eventuale **denuncia**, disponendo altresì che dall'entrata in vigore della presente Convenzione viene **abrogata la precedente Convenzione tra Italia e Francia riguardante la Linea**, conclusa a Roma il 24 giugno 1970 (Cfr. sopra).

La Commissione
intergovernativa
italo – francese
per il
miglioramento
dei collegamenti
italo-francesi
delle Alpi del
Sud

Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge di ratifica si compone di 5 articoli.

L'**articolo 1** contiene l'autorizzazione alla ratifica e l'**articolo 2** l'ordine di esecuzione.

L'**articolo 3** contiene la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 4 dispone l'abrogazione della legge n. 475 del 1973 con la quale l'Italia ha ratificato la sopra richiamata Convenzione tra l'Italia e la Francia riguardante il tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, conclusa a Roma il 24 giugno 1970.

L'**articolo 5** disciplina l'entrata in vigore della legge di ratifica.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento si inquadra nell'ambito delle materie (politica estera e rapporti internazionali dello Stato) di cui all'art. 117, secondo comma, lettera a) della Costituzione, demandate alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Relazioni allegate

Al disegno di legge governativo in esame sono allegate la relazione illustrativa, la relazione tecnica, l'analisi tecnico-normativa e la dichiarazione di esclusione dall'AIR.