



Senato della Repubblica

Servizio Studi

Servizio delle Commissioni permanenti e speciali

Nota di sintesi

N. 49 – gennaio 2025

A.S. 1341 - 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 ddl di ratifica	5
Presentazione al Senato	9 gennaio 2025 (approvato Camera)
Data di assegnazione	14 gennaio 2025
Commissione di merito	3 ^a (Affari esteri e difesa)
Pareri previsti	1 ^a (Affari costituzionali), 2 ^a (Giustizia), 4 ^a (Unione europea), 5 ^a (Bilancio), 8 ^a (Ambiente, lavori pubblici)
Oneri finanziari	No

Contenuto dell'accordo

La Convenzione in via di ratifica è frutto di un lungo iter di confronto fra le Parti, anche grazie al lavoro di una Commissione mista. Essa è finalizzata a 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. Con l'intesa, inoltre, si abroga la legge di ratifica della già richiamata Convenzione del giugno 1970 tra l'Italia e la Francia 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 linea ferroviaria in oggetto, ricostruita negli anni Settanta dopo essere stata gravemente danneggiata nel corso della seconda Guerra mondiale, ha una **lunghezza complessiva di 96 chilometri, di cui 49 in territorio italiano e 47 in territorio francese**. Come specificato nella relazione illustrativa, la gestione della linea è attualmente affidata, per il tratto situato in territorio italiano, alla società Rete ferroviaria italiana 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 è peraltro regolata da una apposita Convenzione sottoscritta nel giugno 1970 dall'Italia e dalla Francia che ha disciplinato la sua ricostruzione e che ne regola l'esercizio e la manutenzione, nonché dal relativo Accordo di attuazione del 1979 tra l'allora Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e la SNCF.

Articolato

La Convenzione è composta da 15 articoli, suddivisi in quattro titoli. L'obiettivo, come detto, è **garantire un funzionamento duraturo ed efficace del tratto della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia** situato in territorio francese, definendo la ripartizione delle responsabilità in materia di esercizio e manutenzione della linea (art. 1).

Dopo aver offerto un quadro delle definizioni dei termini utilizzati (art. 2), la Convenzione disciplina gli **aspetti relativi all'esercizio e alla manutenzione della linea** (Titolo II, articoli da 3 a 6), precisando in primo luogo la designazione delle responsabilità dei gestori dell'infrastruttura italiano e francese: al primo spetta 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 (art. 3). Ulteriori articoli concernono le regole di funzionamento applicabili alla linea da parte del gestore dell'infrastruttura francese (art. 4), i canoni per l'utilizzo (art. 5) e la gestione e manutenzione delle stazioni, assicurate dai gestori designati dallo Stato francese (art. 6).

La Convenzione definisce anche le **modalità di finanziamento della linea** (Titolo III, art. 7), prevedendo, fra l'altro, che il deficit o l'avanzo di gestione ordinaria per ogni tratto venga valutato annualmente e sostenuto dalle Parti, sulla base di una ripartizione proporzionale alla circolazione dei treni italiani e francesi.

Da ultimo il Titolo IV (articoli da 8 a 15) reca disposizioni generali, stabilendo che l'infrastruttura ferroviaria, salvo eccezioni locali concordate con specifiche convenzioni, sia di proprietà dello Stato francese (art. 8), che i lavori di **manutenzione** siano effettuati conformemente alla normativa francese in vigore e che la Convenzione sia attuata nel rispetto del diritto internazionale applicabile e degli obblighi derivanti per le Parti dall'appartenenza all'Unione europea (art. 9). Ulteriori disposizioni riguardano la **sicurezza ferroviaria** (art. 10) e quella civile (art. 11), prevedendo – fra l'altro – che, in caso di emergenza, ciascuna Parte autorizzi l'intervento nel proprio territorio delle squadre di soccorso dell'altro Stato. Ad un organismo di controllo nazionale francese è attribuita la competenza per la linea (art. 12), mentre un'apposita **Commissione intergovernativa italo-francese** garantisce il controllo dell'attuazione della Convenzione (art. 13). Gli ultimi articoli riguardano le modalità di risoluzione delle controversie interpretative o attuative (art. 14) e i termini per la sua entrata in vigore, la sua durata e le modalità di denuncia (art. 15).

Contenuto del disegno di legge di ratifica

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

Gli articoli 1 e 2 contengono le consuete clausole di **autorizzazione alla ratifica** e di **ordine di esecuzione**.

L'articolo 3 contiene una **clausola di invarianza finanziaria**, per la quale dall'attuazione della legge di autorizzazione alla ratifica non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il successivo articolo 4 dispone inoltre l'abrogazione della legge n. 475 del 1973, con la quale l'Italia ha ratificato la già richiamata Convenzione del 1970 tra l'Italia e la Francia.

L'articolo 5, infine, prevede l'**entrata in vigore** della legge di autorizzazione alla ratifica il giorno successivo a quello della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

A cura di Federico Petrangeli e Gianluca Polverari