

Interreg



Cofinancé par
l'Union Européenne
Cofinanziato
dall'Unione Europea

ALCOTRAITÉ

France – Italia ALCOTRA

Tabelle di marcia

*Per la risoluzione degli ostacoli transfrontalieri
tra Italia e Francia*

TRASPORTI – SANITÀ - BIODIVERSITÀ

Versione italiana



CONTESTO E SFIDE

Il Trattato del Quirinale

Il Trattato del Quirinale, firmato il 26 novembre 2021 da Emmanuel Macron e Mario Draghi, rappresenta una tappa fondamentale nelle relazioni franco-italiane. Ispirato al Trattato dell'Eliseo tra la Francia e la Germania, esso mira a rafforzare la cooperazione bilaterale in settori chiave come la difesa, l'economia, la cultura, l'ambiente e, soprattutto, la cooperazione transfrontaliera. Questo trattato formalizza un quadro di collaborazione strategica tra i due Paesi, con impegni concreti quali la creazione di comitati dedicati, tabella di marcia settoriali e vertici intergovernativi annuali. Esso riflette una volontà comune di fare della relazione franco-italiana un motore dell'integrazione europea, valorizzando i legami storici, geografici e culturali che uniscono le due nazioni.

Il Trattato del Quirinale riconosce inoltre, nel suo preambolo, **il ruolo fondamentale delle collettività territoriali francesi e italiane** e degli altri attori locali nel rafforzare i legami di amicizia tra i loro popoli e nello sviluppare progetti comuni».

Per l'attuazione delle azioni, il trattato e la sua tabella di marcia stabiliscono un collegamento con i programmi europei. In particolare, con i **due programmi transfrontalieri INTERREG ALCOTRA e INTERREG MARITTIMO**, che offrono opportunità di finanziamento per progetti con operatori della Liguria, del Piemonte, della Valle d'Aosta e della Sardegna.



Firma del Trattato del Quirinale

La cooperazione transfrontaliera

La cooperazione transfrontaliera appare in modo trasversale nell'intero trattato ma, fatto significativo, costituisce un articolo specifico (articolo 10) che stabilisce, già nel suo primo comma, un principio forte: «Il confine terrestre franco-italiano costituisce **un bacino di vita continuo, dove le popolazioni francese e italiana condividono un destino comune**».

Gli assi di lavoro del Trattato su questo tema riguardano in particolare le questioni delle connessioni transfrontaliere, dei soccorsi transfrontalieri e della salute, della lotta all'inquinamento, del sostegno agli spazi di cooperazione transfrontaliera integrata e della comunicazione tra le popolazioni di questi territori. Questi temi rappresentano anche sfide principali evidenziate dai recenti sviluppi per il territorio del programma ALCOTRA:

- ➔ **Le conseguenze del cambiamento climatico e la gestione dei rischi naturali maggiori**, messe in evidenza in modo drammatico dalla tempesta Alex che ha colpito duramente la zona mediterranea franco-italiana a ottobre 2020;
- ➔ **Il ruolo del trasporto ferroviario, mezzo indispensabile per aprire le valli transfrontaliere (Roya...) e favorire le mobilità pendolari e i collegamenti verso i poli urbani (Monaco - Métropole Nice Côte d'Azur);**
- ➔ **Una necessaria cooperazione sanitaria transfrontaliera:** la pandemia ha rivelato l'impellente necessità di un miglior coordinamento tra gli Stati, sia in termini di solidarietà e cooperazione inter-ospedaliera, sia per quanto riguarda il coordinamento delle misure sanitarie applicate dai diversi paesi (Italia, Francia e Principato di Monaco).

Su tutti questi temi appare essenziale **coordinare meglio l'intervento delle istituzioni ai diversi livelli attraverso un nuovo modello di governance**.

Comitato di cooperazione transfrontaliera del Trattato del Quirinale

Il **Trattato del Quirinale**, nel suo articolo 10 dedicato alla cooperazione transfrontaliera, istituisce un "**comitato di cooperazione frontaliere**" sullo stesso principio del comitato franco-tedesco previsto dal Trattato d'Aix-la-Chapelle. Questo comitato è incaricato di **«strutturare la politica transfrontaliera franco-italiana»**. La prima riunione del comitato si è tenuta a Torino il 31 ottobre 2023. La seconda ha avuto luogo a Nizza nel febbraio 2025.

Il comitato ha riunito, accanto ai rappresentanti dello Stato, i presidenti degli esecutivi delle collettività territoriali situate lungo il confine di entrambe le parti – regioni, dipartimenti, province e alcune città e metropoli – nonché parlamentari impegnati nella cooperazione transfrontaliera e organismi locali di cooperazione transfrontaliera.

Il comitato istituirà « un meccanismo di censimento e analisi degli ostacoli alla cooperazione, nonché di monitoraggio fino alla loro risoluzione per via regolamentare, legislativa o diplomatica, inclusa l'introduzione di deroghe locali in un'ottica di differenziazione».

I progetti finanziati nell'ambito dell'ISO1 risponderanno alle problematiche individuate dal comitato di cooperazione transfrontaliera e contribuiranno anche ai suoi lavori. (Cfr. PO ALCOTRA 2021/27). Il progetto Alcotraité è nato da questa volontà.

Il progetto ALCOTRAITÉ

→ Cos'è il progetto Alcotraité?

Il progetto Alcotraité è un progetto ISO-1 «migliore governance» finanziato dal programma Interreg Francia-Italia ALCOTRA 2021-2027, che mira a rafforzare la cooperazione transfrontaliera e la governance tra le regioni e i territori italiani e francesi confinanti. Concentrandosi su obiettivi specifici inclusi nel Trattato bilaterale del Quirinale, firmato dall'Italia e dalla Francia nel 2021, Alcotraité analizza, affronta e mira a individuare soluzioni concrete per superare le barriere transfrontaliere esistenti nei settori della sanità, dell'ambiente e dei trasporti pubblici. Grazie alla partecipazione attiva delle cinque regioni frontaliere terrestri (Regione Liguria, Regione Piemonte, Regione Autonoma Valle d'Aosta, Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur e Regione Auvergne-Rhône-Alpes) e della Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), Alcotraité promuove e sostiene la cooperazione bilaterale a più livelli.

→ Da dove viene il progetto?

Il progetto Alcotraité, ufficialmente approvato nel luglio 2023, trova il suo fondamento negli obiettivi enunciati all'articolo 10 «Cooperazione transfrontaliera» del Trattato del Quirinale. Firmato a Roma nel novembre 2021 ed entrato in vigore nel febbraio 2023, il Trattato del Quirinale sottolinea l'importanza che l'Italia e la Francia attribuiscono alla crescita e al rafforzamento delle relazioni bilaterali e della cooperazione in diversi ambiti, tra cui, come indicato all'articolo 10, la cooperazione transfrontaliera.

→ In cosa consiste il progetto?

Il progetto mira ad analizzare gli ostacoli transfrontalieri esistenti tra la Francia e l'Italia. Grazie a un'indagine aperta al pubblico e a tre laboratori tematici (sanità, ambiente, e trasporti) e territoriali, Alcotraité intende ampliare il numero di attori da coinvolgere nell'identificazione delle cause profonde degli ostacoli transfrontalieri e sviluppare soluzioni concrete da sottoporre all'attenzione del «Comitato di cooperazione transfrontaliera», al quale partecipano i ministri dei due Stati. In questo modo, secondo un approccio «bottom-up», i bisogni e le priorità che emergono a livello locale saranno prima condivisi con le autorità regionali, per poi essere portati all'attenzione dei ministeri francesi e italiani competenti.

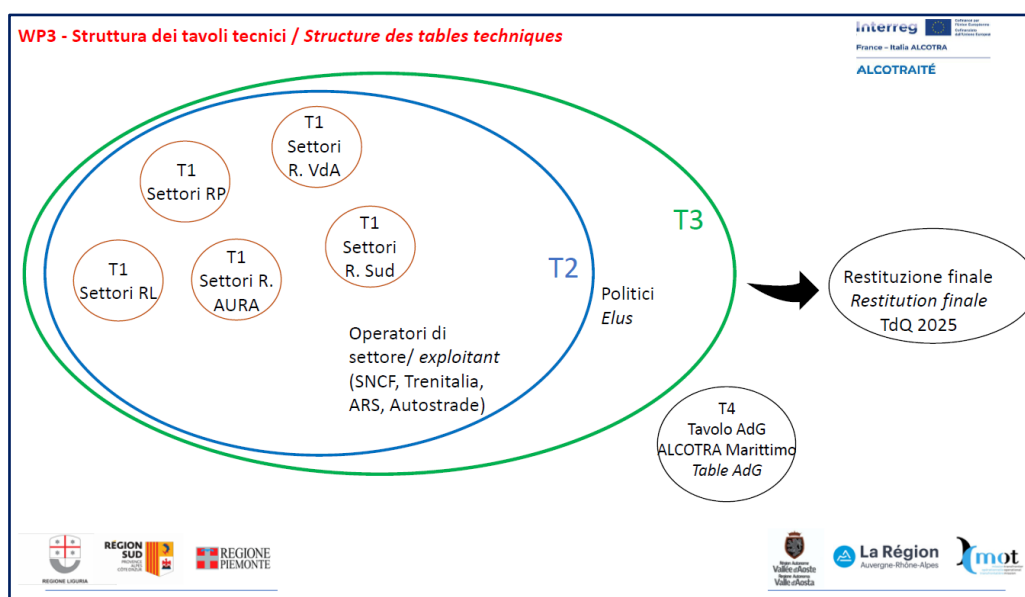
Rappel du processus de travail mis en place dans le cadre d'ALCOTRAITÉ

Gli obiettivi operativi del progetto sono:

1. **Istituzione dei tavoli tecnici tematici Alcotraité** (trasporti, biodiversità e sanità);
2. **Proporre al comitato di cooperazione transfrontaliera del Trattato del Quirinale soluzioni** possibili agli ostacoli regolamentari e istituzionali emersi dai tavoli tecnici di Alcotraité;
3. **Migliorare l'interazione tra i programmi ALCOTRA**, Italia/Francia Marittimo, SPAZIO ALPINO e le altre iniziative di cooperazione territoriale europea, tale la macroregione alpina (EUSALP);
4. **Sviluppare le piste di soluzioni individuate dai tavoli tecnici tematici** partecipando congiuntamente ai bandi ALCOTRA (mobilità o ISO1).

➔ Tavoli tecnici tematici

I tavoli tecnici sono stati organizzati su più livelli: interni a ciascuna regione partner con le direzioni operative interessate, coinvolgendo poi gli attori interessati in ciascun territorio e infine su scala transfrontaliera.



Esempio della struttura dei tavoli tecnici

→ Risultati della consultazione Alcotraité sugli ostacoli transfrontalieri

Una consultazione pubblica, condotta online tra il 15 luglio e il 15 ottobre 2024, ha raccolto 696 risposte dai residenti. La consultazione ha rivelato che i trasporti sono percepiti come il principale ostacolo nelle zone transfrontaliere. Tra i rispondenti italiani, il 60% ha segnalato difficoltà nell'accedere alle regioni francesi, mentre il 60% dei francesi ha indicato di non incontrare questo problema nelle regioni italiane. I principali ostacoli individuati sono:

1. La chiusura delle gallerie
2. La mancanza di collegamenti ferroviari
3. I vincoli stradali sul versante italiano e il costo dei tragitti sul versante francese.

Altre questioni sollevate riguardano le difficoltà legate all'uso di mezzi di trasporto sostenibili (bici, trasporti pubblici). Per ovviare a tali difficoltà, è stato proposto di organizzare due tavole rotonde tecniche all'anno e di elaborare contributi congiunti da integrare nei lavori del Trattato del Quirinale.

→ I workshop territoriali

Nell'ambito del progetto sono stati inoltre organizzati workshop territoriali per condividere i risultati dei tavoli tecnici e della consultazione con gli attori sul campo. Grazie al lavoro in gruppi tematici (trasporti, ambiente e salute), è stato possibile identificare, per i territori interessati, i



progetti e gli ostacoli prioritari, grazie a una logica ascendente e di prossimità con il confine volta ad ascoltare i territori frontaliere.

I workshop sono stati concepiti anche con l'obiettivo di coinvolgere pienamente i territori transfrontalieri nell'attuazione delle disposizioni del Trattato del Quirinale, attraverso le strutture transfrontaliere e le governance di progetto già esistenti, come i PITER+ (Piani integrati territoriali finanziati da ALCOTRA).

Workshop territoriale NORD

TRASPORTI



→ Il 4 dicembre 2024 si è tenuto a Ventimiglia un workshop tecnico Alcotraité sul trasporto transfrontaliero

Questo workshop ha permesso di confrontare le diagnosi sui principali ostacoli alla mobilità transfrontaliera e sulle difficoltà tecniche e operative nella definizione di soluzioni comuni. Le presentazioni e le discussioni hanno permesso di delineare una visione comune sull'importanza di una cooperazione rafforzata in materia di sviluppo delle infrastrutture su entrambi i lati del confine, di gestione dei problemi operativi, in particolare sulle linee Nizza-Breil-Tende, Ventimiglia-Cuneo e Torino-Bardonecchia-Modane-Chambéry, e di coordinamento degli orari. Le difficoltà, in parte legate a un'eccessiva dispersione dei centri decisionali, possono essere risolte grazie a un dialogo costante e all'anticipazione delle azioni da intraprendere.

→ Focus trasporti

I laboratori tecnici e territoriali hanno permesso di giungere a diagnosi condivise e a una volontà di far emergere soluzioni concrete ai principali ostacoli alla mobilità transfrontaliera franco-italiana. La questione della pianificazione delle infrastrutture rimane centrale ed è stata riconosciuta come una necessità per ottimizzare l'efficienza degli investimenti, ma non appare come un ostacolo che richieda cambiamenti nei modelli di gestione o di regolamentazione, come possono esserlo le problematiche legate all'esercizio, in particolare il coordinamento degli orari, la bigliettazione e l'informazione ai viaggiatori, nonché le incompatibilità tecniche che rendono la stazione di Ventimiglia un terminal per tre linee ferroviarie, mentre dovrebbe essere una vera porta d'ingresso verso la Francia e l'Italia, una problematica che si riscontra con ancora maggiore intensità alla stazione di Bardonecchia, a nord del confine transalpino.

SCHEDE DETTAGLIATE PER GLI OSTACOLI PRIORITARI : TRASPORTI

OSTACOLO N° 1

LA LINEA TORINO-BARDONECCHIA-MODANE-CHAMBERY

1. Definizione dell'ostacolo

Il tratto ferroviario Bardonecchia-Modane fa parte del collegamento internazionale della ferrovia del Fréjus (linea Torino-Bardonecchia-Modane-Chambéry) e dal 2017 al 2019 la linea SFM3 è stata operativa solo nei giorni festivi. Il tratto è lungo 18,7 km ed è caratterizzato dalla presenza del tunnel del Fréjus, lungo 13,7 km.

Le cause che hanno portato alla soppressione della linea sono molteplici:

- **Controlli di frontiera intensificati:** come è emerso in altri contesti, i francesi hanno intensificato i controlli di frontiera, il che potrebbe aver complicato la gestione del servizio transfrontaliero.
- **Bassa domanda:** è possibile che il servizio limitato ai soli giorni festivi non fosse economicamente sostenibile.
- **Complessità operative:** la gestione di un servizio ferroviario metropolitano che attraversa un confine internazionale presenta sfide logistiche, tecniche e burocratiche significative. Ad esempio, la stazione di Bardonecchia funziona, dal punto di vista dell'alimentazione elettrica, secondo il sistema standard italiano a 3.000 V in corrente continua e presenta le seguenti caratteristiche principali:
 - **Sistema di alimentazione:** le linee tradizionali italiane sono alimentate a 3.000 V in corrente continua e Bardonecchia segue questo standard.
 - **Particolarità del confine:** un aspetto interessante è che alla stazione di Modane le locomotive Trenitalia circolano sotto la linea aerea alimentata a 1.500 V in corrente continua, naturalmente con prestazioni ridotte, mentre il lato italiano mantiene i 3.000 V del lato di Bardonecchia. Ciò significa che Bardonecchia rappresenta un punto di transizione importante dal sistema elettrico italiano (3.000 V CC) a quello francese (1.500 V CC), richiedendo locomotive bivalenti o cambi di locomotiva per i servizi internazionali.

2. Natura dell'ostacolo (giuridico, tecnico...)

Per la maggior parte tecnica, legata da un lato alle condizioni climatiche e morfologiche dei territori attraversati dalla linea e dall'altro al diverso voltaggio delle stazioni di confine (Bardonecchia e Modane). A questi ostacoli tecnici si aggiunge la questione dei costi operativi e di manutenzione costante del tratto ferroviario in questione, con la necessità di utilizzare personale altamente specializzato per il monitoraggio e i possibili costi aggiuntivi per la gestione di emergenze legate a problemi geomorfologici.

Inoltre, esiste una Convenzione post-bellica del 1951 tra Italia e Francia, che regola le stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e i tratti ferroviari compresi tra le due stazioni e i confini di Italia e Francia. Questa Convenzione, tuttora in vigore, è attuata mediante Accordi-quadro tra i gestori francesi e italiani, che l'hanno profondamente modificata sia dal punto di vista giuridico sia organizzativo, per mantenere la conformità alla normativa comunitaria (ultimo aggiornamento marzo 2007 RFI - SNCF). La Convenzione tra i due Stati, ormai obsoleta, deve essere ridefinita (vedi Convenzione per la gestione dell'infrastruttura Cuneo-Nice-Ventimiglia).

3. Paesi, regioni interessate, attori coinvolti

Italia – Francia: Regione Piemonte e Regione Auvergne -Rodano-Alpi

4. Impatti dell'ostacolo

Attualmente non esiste una linea ferroviaria che colleghi Bardonecchia a Modane, con gravi ripercussioni sul traffico passeggeri (pendolari e/o turisti) costretti a utilizzare principalmente il veicolo privato, sicuramente più costoso e inquinante rispetto al trasporto pubblico.

Inoltre, l'autobus della linea 902 Oulx - Bardonecchia - Modane è attivo solo dal lunedì al sabato, esclusi la domenica e i giorni festivi, con 7 corse al giorno.

5. Testi di riferimento

Convenzione del 1951, Accordo quadro SNCF RFI del 2007.

6. Soluzioni proposte

- Studio sulle problematiche tecniche della linea sul versante italiano e francese e lavori di ripristino della linea a 3.000 V nei pressi della stazione di Modane dell'armamento (creazione di un binario, ripristino delle comunicazioni e degli impianti ferroviari).
- Analisi della domanda potenziale di trasporto, stimando con precisione quanti utenti utilizzeranno effettivamente il treno.
- Rafforzamento del servizio di autobus navetta, poiché gli autobus garantiscono una maggiore adattabilità in caso di eventi atmosferici straordinari, oltre ad avere un costo di manutenzione e controllo significativamente inferiore rispetto ai treni.
- Possibilità di utilizzare le locomotive del gruppo E464 sotto la tensione in uso sulla rete francese (1.500 V corrente continua). La macchina dovrebbe essere predisposta sin dalla costruzione con selettore automatico di alimentazione per gestire il passaggio da 3.000 V CC a 1.500 V CC.
- I "componenti" del Tavolo Tecnico dei Trasporti (TTT) - piattaforma di scambio tra istituzioni, operatori e cittadini, il comitato di coordinamento italo-francese per la gestione operativa delle linee ferroviarie e dei servizi di trasporto e l'organo di

consultazione per la programmazione degli orari nell'ambito del progetto Alcotraité 2 Trasporti, che inizierà nel novembre 2025, i cui partner sono gli stessi di Alcotraité.

- Revisione della Convenzione del 1951.

7. Obiettivi da raggiungere

- Garantire una connessione efficiente e rapida con i trasporti pubblici da Torino a Modane.
- Creare un collegamento fino all'aeroporto di Caselle. Il collegamento diretto e regolare tra l'alta Valle di Susa e l'aeroporto contribuisce a migliorare l'accessibilità complessiva, favorendo gli spostamenti per lavoro, turismo e scambi transfrontalieri, riducendo al contempo la dipendenza dai mezzi di trasporto privati per l'accesso al polo metropolitano.

8. Partner, attori nazionali competenti e organismi transfrontalieri coinvolti

- Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP)
- Regione Piemonte
- RFI
- Trenitalia
- SNCF Réseau
- SNCF
- Regione Auvergne-Rhône-Alpes

9. Calendario di lavoro

Da definire in base alle attività e alle azioni del progetto Alcotraité 2 Trasporti.

10. Fonti di finanziamento

- Programmi europei (Interreg)
- Fondi strutturali europei
- Fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Fondi del Ministero della Pianificazione Territoriale e della Decentralizzazione

11. Difficoltà previste durante l'attuazione – Condizioni per il successo

- Forte mandato politico per le autorità organizzatrici dei due Stati
- Ricerca di finanziamenti
- Problemi tecnici
- Problemi climatici e atmosferici

OSTACOLO N°2

COMPATIBILITÀ E PROCESSO DI OMOLOGAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE TRA FRANCIA E ITALIA

1. Definizione dell'ostacolo

Compatibilità e processo di omologazione del materiale rotabile tra la Francia e l'Italia. Situata a 9 chilometri dal confine francese, la stazione di Ventimiglia è, dal 1882, una stazione internazionale che costituisce il capolinea di tre linee ferroviarie, di cui due transfrontaliere:

- La linea Ventimiglia–Breil–Cuneo
- La linea Marsiglia–Nizza–Ventimiglia

Quest'ultima è la linea ferroviaria francese più frequentata al di fuori della regione parigina, grazie alla densità di popolazione del litorale della Costa Azzurra, al dinamismo turistico del territorio e all'attrattiva economica del Principato di Monaco. Oggi si contano quasi 1,5 milioni di viaggi all'anno con origine o destinazione nella stazione di Ventimiglia. L'offerta ferroviaria potenziata della Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur sull'asse Nizza–Ventimiglia consente a circa 1.500 abbonati italiani di viaggiare quotidianamente verso Nizza o Monaco. Tra il 2016 e il 2019, questi servizi TER hanno registrato un aumento del traffico superiore al 43%.

Tuttavia, a causa dell'incompatibilità tecnica dei materiali rotabili, Ventimiglia rimane un capolinea con interruzione di continuità tra tre linee ferroviarie la cui complementarità e continuità risultano invece evidenti.

2. Natura dell'ostacolo (giuridico, tecnico, ecc.)

L'ostacolo è innanzitutto tecnico: i treni italiani funzionano con alimentazione elettrica a 3.000 V, mentre i treni francesi funzionano con alimentazione elettrica a 1.500 V o 25.000 V.

Si tratta però anche di un ostacolo giuridico, legato ai diversi processi nazionali di omologazione (da parte dell'EPSF – Établissement public de sécurité ferroviaire – in Francia e dell'ANSFSA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali - in Italia).

3. Paesi, regioni interessate, attori coinvolti

Francia, Italia, Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur, Regione Liguria, SNCF Réseau, RFI.

4. Impatti dell'ostacolo

Nessuna possibilità di collegamento transfrontaliero oltre Ventimiglia senza interruzione di continuità.

5. Testi di riferimento

6. Soluzioni proposte

a. Livello: locale, regionale, nazionale, europeo

Solo una normativa e un processo di omologazione a livello europeo potrebbero porre rimedio a questa situazione, poiché l'acquisto di materiale rotabile compatibile avrebbe un costo molto elevato per gli operatori.

b. Progressi

c. Azioni da attuare

7. Finalità da raggiungere

Garantire un collegamento transfrontaliero tra Marsiglia e Genova senza interruzione di continuità.

8. Partner, attori nazionali competenti e organismi transfrontalieri

Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur, Regione Liguria, SNCF Réseau, RFI, EPSF, ANSFSA.

9. Calendario di lavoro

10. Fonti di finanziamento

Il Meccanismo per l'Interconnessione in Europa potrebbe finanziare l'armonizzazione dell'alimentazione elettrica dei treni francesi e italiani, anche perché le sezioni transfrontaliere possono beneficiare di tassi di cofinanziamento europeo maggiorati (50% per i lavori rispetto al 30% per le sezioni non transfrontaliere). Un tale finanziamento potrebbe beneficiare del sostegno della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Alpina (SUERA), poiché la linea Marsiglia-Genova è stata riconosciuta e sostenuta dal gruppo d'azione "Mobilità" della SUERA.

11. Difficoltà previste durante l'attuazione – Condizioni per il successo

Gli Stati dovranno concordare un processo di omologazione comune. Un collegamento transfrontaliero efficiente tra Marsiglia e Genova dipende anche dall'avanzamento del progetto di raddoppio dei binari tra Andora e Novi Ligure.

Questo progetto, associato a quello della nuova linea ferroviaria Provence-Côte d'Azur, le cui fasi 1 e 2 sono già avviate, rappresenta un progresso molto significativo per il corridoio RTE-T Mediterraneo e per il completamento di un arco ferroviario tra Barcellona e Genova che si concretizzerebbe in una continuità ferroviaria senza ostacoli.

OSTACOLO N°3

BIGLIETTI E INFORMAZIONI AI VIAGGIATORI

1. Definizione dell'ostacolo

Il servizio ferroviario della Valle Roya e di Cuneo, in Piemonte, è garantito da due linee ferroviarie: una francese, che va da Nizza a Tenda passando per la Valle del Paillon, e una italiana, che segue il corso della Roya da Ventimiglia a Cuneo. Le due linee condividono un tratto comune di 17 chilometri tra Breil e Tenda. Entrambe le linee, danneggiate dalla tempesta Alex del 2020, devono affrontare vincoli legati alla forte pendenza, alla linea a binario unico e al gran numero di opere d'arte (301 tra Nizza e Breil, con il 37% del percorso in galleria – e il 59% tra Breil e Ventimiglia).

I costi di manutenzione hanno nel tempo comportato riduzioni di velocità e una significativa diminuzione del servizio, in particolare sul lato italiano, in valli già fortemente isolate dove il 70% degli spostamenti ferroviari è di tipo lavorativo.

Da settembre 2024 sono stati avviati lavori sulla linea Nizza-Tenda, che ne hanno causato la chiusura oltre la valle del Paillon fino a dicembre 2025. Attualmente, quindi, solo treni italiani circolano tra Breil e Tenda. Questa situazione dovrebbe incentivare una migliore ottimizzazione della complementarità tra le due linee che condividono il tratto tra Breil-sur-Roya e Tenda, ma finora non è stato compiuto alcun passo concreto in tal senso, in particolare per quanto riguarda la bigliettazione e l'informazione ai viaggiatori.

Ogni regione, gestore dell'infrastruttura e operatore ferroviario da ciascun lato della frontiera ha constatato che i sistemi di bigliettazione e di informazione ai passeggeri non comunicano tra loro. Di conseguenza, nel contesto di una mobilità transfrontaliera e interregionale, gli strumenti utilizzati nei due Paesi non favoriscono l'uso dei trasporti pubblici, e in particolare del treno.

2. Natura dell'ostacolo (giuridica, tecnica...)

La natura dell'ostacolo è tecnica, poiché riguarda la necessità di un coordinamento dei processi tecnici tra i due Paesi.

3. Paesi, regioni interessate, attori coinvolti

Le regioni interessate sono Piemonte, Liguria e Provence-Alpes-Côte d'Azur. Gli attori coinvolti e mobilitabili sono SNCF Réseau, RFI, gli operatori ferroviari (SNCF Voyageurs Sud Azur e Trenitalia) e Sud Mobilités Technologies (SMT), filiale di SNCF Voyageurs che gestisce tecnicamente e operativamente il SIBR (Sistema di Informazione, Bigliettazione e Prenotazione).

4. Impatto dell'ostacolo

L'ostacolo comporta una mancanza di chiarezza e fluidità nella mobilità quotidiana e turistica. Attualmente, ogni utente che desideri attraversare la frontiera deve utilizzare due applicazioni diverse, acquistare i biglietti su due siti differenti e consultare gli orari dei treni regionali su due piattaforme o applicazioni distinte.

5. Testi di riferimento

6. Soluzioni proposte

a. Livello: locale, regionale, nazionale, europeo:

- **Informazioni ai viaggiatori:**

Si propone una condivisione delle offerte tra la Région Sud e le Regioni Liguria e Piemonte, con la loro integrazione nei sistemi di informazione ai viaggiatori. Questa condivisione permetterebbe di visualizzare tutte le offerte da entrambi i lati della frontiera e di integrarle nei calcolatori di itinerari. L'aggiornamento dei sistemi francesi e italiani migliorerebbe così la mobilità e la chiarezza dell'offerta transfrontaliera.

- **Distribuzione e materializzazione dei biglietti:**

Per poter distribuire i biglietti da entrambi i lati della frontiera, l'obiettivo sarebbe quello di attuare la norma europea OSDM ("Open Sales and Distribution Model"). Questa attuazione richiederebbe anche la creazione di carte e nomenclature comuni tra la Région Sud e le Regioni Liguria e Piemonte. Per rendere possibile la vendita di biglietti da ciascun lato della frontiera, sarà necessario individuare un supporto di titolo comune e fare in modo che ogni sistema metta a disposizione un'API di distribuzione (che potrebbe

appunto essere OSDM: "Open Sales and Distribution Model"). L'attuazione richiederà inoltre la definizione di convenzioni e nomenclature comuni tra la Région Sud e le Regioni Liguria e Piemonte.

b. Progressi

Il progetto Interreg-Europe *CROSUSMOB*, che promuove lo sviluppo della mobilità ferroviaria transfrontaliera su scala europea, ha consentito scambi di esperienze tra enti locali e operatori. La visita sul campo ad Aquisgrana ha permesso di ripercorrere l'attuazione di sistemi comuni di bigliettazione e informazione ai viaggiatori tra Germania, Paesi Bassi e Belgio.

c. Azioni da attuare

Rivolgersi a un'assistenza tecnica per creare collegamenti tra i sistemi francesi e italiani; questa assistenza potrà essere utilizzata anche per le fasi di test o di integrazione dei sistemi.

7. Finalità da raggiungere

L'obiettivo è che ciascun sistema di bigliettazione e di informazione ai viaggiatori possa integrare le offerte di servizio presenti da entrambi i lati della frontiera, in modo che l'utente possa avere una visione completa di tutta l'offerta disponibile e possa utilizzare i trasporti pubblici non solo transfrontalieri, ma anche all'interno del paese o della regione di destinazione.

8. Partner, attori nazionali competenti e organismi transfrontalieri

Sono interessate le regioni Piemonte, Liguria e Provence-Alpes-Côte d'Azur. Gli attori coinvolti e mobilitabili sono SNCF Réseau, RFI, gli operatori ferroviari (SNCF Voyageurs Sud Azur e Trenitalia) e Sud Mobilités Technologie (SMT).

9. Calendario di lavoro

All'avvio del progetto Alcotraité 2, affidamento di un appalto di assistenza alla direzione dei lavori (2026). Tempo di lavoro stimato: da 12 a 24 mesi.

10. Fonti di finanziamento

11. Difficoltà previste durante l'attuazione – Condizioni per il successo

Numerosi ostacoli tecnici, giuridici e finanziari devono essere superati per un numero limitato di passeggeri. Un'armonizzazione delle tariffe francesi e italiane appare inoltre auspicabile prima di armonizzare i sistemi di bigliettazione.

Solo un dialogo e una forte volontà comune da parte degli attori pubblici e degli operatori potranno consentire progressi concreti.

SCHEDA OSTACOLO N°4

LINEA NIZZA-VENTIMIGLIA-BREIL-CUNEO: COSTRUZIONE ORARI

1. Definizione dell'ostacolo

Il servizio ferroviario della Valle della Roya e di Cuneo, in Piemonte, è assicurato da due linee ferroviarie: una francese che va da Nizza a Tenda passando per la Valle del Paillon, e una italiana che segue il corso della Roya da Ventimiglia a Cuneo. Le due linee condividono un tratto comune di 17 chilometri tra Breil e Tenda.

Entrambe le linee, colpite dai danni causati dalla tempesta Alex nel 2019, affrontano vincoli legati alla forte pendenza, alla presenza di una sola linea e al numero elevato di opere d'arte (301 tra Nizza e Breil, con il 37% del percorso in galleria – e il 59% tra Breil e Ventimiglia). I costi di manutenzione hanno nel tempo portato a limitazioni di velocità e a una significativa riduzione dell'offerta, soprattutto sul lato italiano, in vallate già fortemente isolate, dove il 70% degli spostamenti ferroviari è di tipo lavorativo.

La situazione dovrebbe spingere a ottimizzare il potenziale e la complementarità delle due linee che condividono la tratta tra Breil-sur-Roya e Tenda, ma finora non è stata condotta alcuna azione di coordinamento, in particolare per quanto riguarda le coincidenze tra i TER francesi e i treni italiani.

Uno studio di potenziale finanziato nel quadro del progetto Alcotra «eTrasporti» ha dimostrato nel 2022 come una gestione coordinata delle due linee permetterebbe di massimizzarne il potenziale; tuttavia, le regioni coinvolte, i gestori delle infrastrutture e gli operatori di entrambi i paesi hanno rilevato che i processi di costruzione degli orari non seguono la stessa tempistica. L'importanza strategica di questo nodo ferroviario tra Nizza, Ventimiglia e Cuneo ha portato alla sua designazione da parte della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Alpina (SUERA) nel 2020 e alla sua integrazione, nel 2024, nella Rete Transeuropea dei Trasporti (RTE-T), che consente l'accesso ai finanziamenti del Meccanismo per l'Interconnessione in Europa.

2. Natura dell'ostacolo (giuridica, tecnica...)

Prima dei lavori che hanno comportato la chiusura della parte alta della linea Nizza–Tenda fino a dicembre 2025, 11 treni collegavano Nizza a Breil, di cui 4 proseguivano fino a Tenda. Sul lato italiano erano garantiti 6 collegamenti giornalieri di andata e ritorno. Tuttavia, come mostrato dallo studio di potenziale realizzato nell'ambito del progetto Alcotra «eTrasporti», non è stato messo in atto alcun coordinamento degli orari per ottimizzare la complementarità delle offerte francesi e italiane.

La riapertura della parte alta della linea Nizza–Tenda, dopo 16 mesi di lavori, e il dialogo rafforzato negli ultimi mesi tra gli attori coinvolti grazie alla dinamica del progetto Alcotraité, potrebbero consentire di raggiungere un consenso sugli obiettivi e su un metodo di lavoro per

arrivare a orari coordinati e rispondenti alle esigenze della popolazione, in particolare per gli spostamenti professionali.

3. Paesi, regioni interessate, attori coinvolti

- Paese : Francia e Italia
- Regioni: Provence-Alpes-Côte d’Azur, Liguria e Piemonte
- Attori: SNCF e Trenitalia.

4. Impatto dell’ostacolo

L’ostacolo comporta una disorganizzazione nella circolazione dei treni regionali francesi e italiani, una mancanza di chiarezza e di dialogo, in un contesto in cui l’offerta ferroviaria è già ridotta e penalizzata dalle limitazioni di velocità dovute al degrado delle infrastrutture. Le buone intenzioni attuali non bastano a stabilire un quadro condiviso da tutti per migliorare il coordinamento interregionale e internazionale.

Ogni utente che desidera attraversare la frontiera deve attualmente utilizzare due applicazioni diverse, acquistare i biglietti su due siti differenti e consultare gli orari dei treni regionali su due piattaforme separate..

In definitiva, questa situazione comporta una cronica sotto-utilizzazione del potenziale delle due linee transfrontaliere, nonché un ulteriore isolamento e una maggiore dipendenza dall’automobile per gli abitanti della Valle della Roya, mentre la rete stradale è stata gravemente colpita dalla tempesta Alex e rimane più fragile della linea ferroviaria di fronte agli eventi climatici.

5. Testi di riferimento

Documento di riferimento della rete ferroviaria francese (DRR) e il suo equivalente italiano.

6. Soluzioni proposte

a. Livello: locale, regionale, nazionale, europeo

Attuare un’analisi dei processi nazionali (italiani e francesi) relativi alla costruzione degli orari e dei processi di concertazione per la pianificazione dell’offerta.

Sulla base di tale analisi:

- proposta di un calendario di concertazione e coordinamento;
- definizione di una cellula composta da esperti di ciascuna Regione, insieme a esperti dei gestori delle infrastrutture e degli operatori.

Questa cellula avrebbe il compito di co-progettare l'offerta ferroviaria interregionale secondo un calendario condiviso da tutte le parti.

b. Progressi

Al termine del laboratorio tecnico dedicato alla costruzione degli orari, tenutosi il 4 dicembre 2024 a Ventimiglia, sono stati osservati sviluppi positivi negli scambi e nel dialogo.

c. Azioni da attuare

Creazione di un organismo interregionale e transfrontaliero che si riunisca regolarmente per affrontare i temi legati alla costruzione degli orari, in un calendario compatibile con la pianificazione dei servizi ferroviari, basandosi sullo studio di potenziale «eTrasporti» e su un'assistenza alla direzione dei lavori in grado di definire obiettivi, metodi di lavoro e proposte di orari adatti alle esigenze della popolazione e alle possibilità operative.

Tale organismo potrebbe riunire i servizi trasporto e quelli responsabili della costruzione degli orari di ciascuna Regione, insieme ai gestori delle infrastrutture e agli operatori, consentendo di analizzare treno per treno i potenziali conflitti e le opportunità di miglioramento del servizio ferroviario.

7. Partner, attori nazionali competenti e organismi transfrontalieri

Sono interessate le regioni Piemonte, Liguria e Provence-Alpes-Côte d'Azur. Gli attori coinvolti e mobilitabili sono SNCF Réseau, RFI, nonché gli operatori ferroviari (SNCF Voyageurs Sud Azur e Trenitalia).

SANITÀ



→ NUMEROSE SINERGIE CON IL PROGETTO ProSATIF – Go



Durante tutta la fase di attuazione del progetto, il partenariato del progetto Alcotraité ha provveduto a mantenere e sviluppare gli scambi con il progetto ISO1 – Migliore governance «PROSATIF – GO».

Oltre agli scambi più informali e regolari tra i due progetti, questa condivisione di esperienze e informazioni si è concretizzata in particolare con:

- un evento congiunto il 5 marzo 2025 a Courmayeur (IT), sulla sanità transfrontaliera e gli ostacoli nella «zona Nord» dello spazio ALCOTRA
- la partecipazione del partenariato Alcotraité all'evento di chiusura del progetto PROSATIF – GO, il 2 ottobre 2025 a Embrun (FR)

I risultati di questo progetto hanno quindi alimentato il lavoro del partenariato Alcotraité nell'ambito della seguente tabella di marcia. Quest'ultima propone soluzioni per ovviare alla mancanza di un accordo quadro sulla cooperazione sanitaria tra Francia e Italia, scegliendo di concentrarsi su un unico ostacolo più ampio, in cui sono integrati anche i risultati dei “tavoli tecnici” Alcotraité su questo tema.



SCHEDA DETTAGLIATA PER GLI OSTACOLI PRIORITARI: SANITÀ

SCHEDA OSTACOLO : **ASSENZA DI UN ACCORDO QUADRO FRANCO-ITALIANO CHE FACILITI LA COOPERAZIONE SANITARIA**

1. Definizione dell'ostacolo

Un ostacolo importante per i territori transfrontalieri delle cinque regioni del confine terrestre risiede **nell'assenza di uno specifico accordo quadro bilaterale tra Francia e Italia sulla cooperazione sanitaria transfrontaliera**. L'adozione di un accordo quadro è la condizione per procedere all'adozione di successive intese tra le singole strutture sanitarie, ritagliate sui diversi bisogni di salute delle rispettive aree frontaliere. A differenza di altri confini francesi in cui sono stati conclusi accordi di questo tipo (Francia-Germania nel 2005, Francia-Belgio nel 2005-2011, Francia-Spagna nel 2008, Lussemburgo e Svizzera nel 2016, ecc.), il confine franco-italiano rimane privo di questo quadro giuridico e operativo.

2. Natura dell'ostacolo

Questo ostacolo nasce da una combinazione di molteplici aspetti di natura diversa: giuridica e amministrativa in primo luogo, ma anche finanziaria e politica. Deriva in particolare dall'asimmetria istituzionale tra Francia e Italia: in Francia, le autorità competenti in materia di sanità sono lo Stato e i suoi servizi decentrati, mentre in Italia sono le Regioni hanno un ruolo centrale a detenere la competenza in materia di sanità, nel rispetto dei principi fondamentali definiti dallo Stato. Ciò ostacola il progresso della cooperazione transfrontaliera a livello locale. Inoltre, gli ospedali francesi possono firmare solo accordi interospedalieri, una specificità che rende difficoltosa la cooperazione con le ASL e le Regioni italiane. Queste asimmetrie limitano la cooperazione e complicano la formalizzazione degli accordi operativi.

Dietro questi blocchi normativi, l'ostacolo è fortemente dipendente anche dalla volontà politica di procedere, in particolare a livello regionale per la parte italiana, in coordinamento con i Ministeri competenti: le Regioni frontaliere devono manifestare al Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale il loro interesse per la conclusione dell'accordo quadro tra Francia e Italia.

La dimensione politica di questo ostacolo è a sua volta strettamente legata alla questione dei rimborsi e al contesto dei flussi - attuali o potenziali - di pazienti ricoverati nei Paesi limitrofi. Rispetto ai rimborsi, l'attuale disciplina della mobilità internazionale prevede che i rimborsi avvengano tra gli Stati e non tra gli enti territoriali. Occorre evidenziare anche il problema rappresentato dal fatto che si applicano tariffe diverse in Francia e in Italia per l'esecuzione delle medesime prestazioni sanitarie.

Le analisi di IRES Piemonte, presentate nel corso dell'evento finale del progetto ProSATIF-Go, rivelano, per il Piemonte, un saldo negativo (sono più i pazienti piemontesi che si recano in Francia per cure rispetto ai francesi che si recano in Piemonte), mentre per la Regione autonoma Valle d'Aosta dal 2021 illa VdA presenta un saldo (Crediti-Debiti) è positivo con la Francia, con più pazienti francesi che si curano in Valle d'Aosta rispetto ai valdostani che si curano in Francia. Da sottolineare tuttavia che questo saldo è dovuto ai flussi turistici e, comunque, a prestazioni sanitarie urgenti e quindi non programmate.

A titolo di, esempio, facilitando l'assistenza sanitaria transfrontaliera, si rischia che un numero maggiore di pazienti provenienti dalle alte valli piemontesi decida di farsi curare presso il Centro Ospedaliero degli Escartons di Briançon, generando così flussi di pazienti in uscita dall'Italia verso la Francia.

Il rimborso delle spese di cure nell'UE - elementi contestuali :

Premesso che, ogni cittadino europeo, assistito dal Servizio Sanitario del proprio Paese, in alcune situazioni e condizioni previste dalle norme comunitarie, può ricevere cure in tutti gli altri Paesi dell'Unione europea, occorre fare un distinguo tra l'esigenza di ricevere cure necessarie piuttosto che cure programmate, ai fini di una migliore comprensione della tematica.

Tenuto conto della natura delle prestazioni e della durata prevista di un soggiorno estero, si può beneficiare dell'accesso diretto alle cure necessarie (in cui il Servizio sanitario paga direttamente le prestazioni sanitarie erogate) presentando la Tessera Europea di Assicurazione Malattia TEAM, il cui utilizzo non è però consentito nel caso delle cure programmate.

Per cure programmate si intendono le cure definite nell'ambito di una precisa terapia, ovvero prescritte anticipatamente. In queste situazioni, la motivazione principale del viaggio all'estero è la cura stessa.

Esistono due modi per ottenere cure mediche programmate in un altro paese dell'UE: direttamente e indirettamente.

Nel primo caso, il Servizio sanitario di appartenenza paga direttamente il Servizio sanitario del paese di cura, previa richiesta di autorizzazione preventiva all'ASL di competenza, la quale è tenuta a rilasciarla se le cure richieste sono incluse nell'assicurazione sanitaria, ma non possono essere fornite entro un termine giustificabile dal punto di vista medico, tenuto conto dell'attuale stato di salute e della probabile evoluzione della malattia dell'assistito.

Nel secondo caso, l'assistito può anticipare il pagamento delle cure mediche programmate in un altro paese dell'UE, presso strutture pubbliche o private, e ottenere in tutto o in parte, il rimborso delle spese una volta rientrato a casa.

E' importante sottolineare che la misura massima del rimborso per le prestazioni sanitarie è pari al costo che il Servizio Sanitario Nazionale avrebbe sostenuto se le cure fossero state fornite in Italia, senza superare quanto è stato effettivamente speso.

Inoltre, per alcune tipologie di prestazioni sanitarie è necessario richiedere un'autorizzazione preventiva, in assenza della quale il rimborso potrebbe non essere concesso.

Per tale ragione è interesse del paziente verificare, prima della partenza, se la prestazione sanitaria di cui intende usufruire all'estero, debba essere sottoposta ad autorizzazione preventiva.

La scelta dell'autorizzazione preventiva si rende necessaria oltre che per motivi di qualità e sicurezza anche per esigenze di pianificazione riguardanti l'obiettivo di assicurare, nel territorio nazionale, la possibilità di un accesso sufficiente e permanente ad una gamma equilibrata di cure di elevata qualità o alla volontà di garantire il controllo dei costi e di evitare, per quanto possibile, ogni spreco di risorse finanziarie, tecniche e umane (si porta ad esempio il ricovero del paziente per almeno una notte o l'utilizzo di un'infrastruttura sanitaria o di apparecchiature mediche altamente specializzate e costose).

3. Paesi, regioni interessate, attori

L'ostacolo riguarda l'intero territorio delle regioni frontaliere dell'area ALCOTRA, e più in particolare le aree geografiche in cui gli spostamenti sono facilitati dall'esistenza di valichi (costa, zone prossime a passi e gallerie, ecc.), in una logica di "bacino di vita". Queste zone montane, dove le distanze tra le strutture sanitarie nazionali possono essere significative, richiedono una maggiore cooperazione sanitaria.

Tra le parti interessate figurano le autorità sanitarie nazionali, le agenzie sanitarie regionali francesi (ARS), le Aziende Sanitarie Locali (ASL), le collettività locali e gli ospedali su entrambi i lati del confine.

4. Impatti dell'ostacolo

L'assenza di un accordo quadro operativo in materia di assistenza sanitaria tra Francia e Italia crea un importante ostacolo transfrontaliero: l'insicurezza amministrativa e finanziaria per i pazienti transfrontalieri, dovuta alla mancanza di armonizzazione nell'accesso all'assistenza sanitaria transfrontaliera. Senza regole chiare in materia di copertura e rimborso, molti pazienti italiani che si recano in Francia per cure si trovano esposti a rifiuti di rimborso o a ritardi e procedure macchinose, il che scoraggia l'accesso alle cure e indebolisce la continuità dei percorsi assistenziali.

Questa situazione grava anche sugli ospedali di confine, in particolare su strutture come quella di Briançon, che accolgono pazienti italiani senza sempre disporre di finanziamenti prevedibili o di un coordinamento amministrativo con le autorità italiane. Come dimostrato dalle analisi svolte da IRES Piemonte, presentate all'evento finale del progetto PROSATIF-GO di ottobre 2025, il n. complessivo di pazienti italiani ricoverati si è quasi dimezzato dal 2019 al 2023, compreso il periodo pandemico, passando da 729 a 374 pazienti (- 49%). Questo calo sarebbe in gran parte dovuto ad un cambiamento recente nell'ambito dei rimborsi dal lato francese: dal 1° maggio

2022, la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) di Nizza, che ora gestisce le pratiche amministrative dei cittadini italiani, non copre più le visite mediche effettuate presso il centro ospedaliero degli Escartons a Briançon a favore dei pazienti stranieri.

In conclusione, la mancanza di un quadro normativo crea un circolo vizioso: pazienti riluttanti a cercare cure all'estero, strutture locali sovraffollate e limitata cooperazione transfrontaliera.

Ciò può avere un impatto negativo anche sulla qualità della vita nelle zone di confine, poiché le persone che necessitano di cure non possono accedere facilmente a servizi adeguati nelle immediate vicinanze per soddisfare al meglio le loro esigenze sanitarie.

5. Testi di riferimento

Gli accordi conclusi tra la Francia e i paesi limitrofi possono fungere da riferimento. L'accordo quadro franco-tedesco del 2005, quello concluso con il Belgio tra il 2005 e il 2011 e l'accordo con la Spagna del 2008 hanno contribuito a strutturare la cooperazione sanitaria chiarendo i diritti dei pazienti, istituendo meccanismi di rimborso transfrontalieri e promuovendo gli scambi professionali. Queste esperienze dimostrano l'efficacia di tale strumento giuridico e possono ispirare i negoziati franco-italiani. Questi accordi e altri accordi transfrontalieri di cooperazione sanitaria o medico-sociale sono disponibili sul sito web del Centro dell'Europa per i collegamenti europei e internazionali in materia di sicurezza sociale (CLEISS).

6. Soluzioni proposte

Da diversi anni, una bozza di accordo quadro è in discussione tra Francia e Italia. Dopo una battuta d'arresto alla fine del decennio 2010-2020, questa iniziativa è stata rilanciata nel 2021 grazie allo slancio del Trattato del Quirinale. Tale accordo consentirebbe di designare le entità competenti su entrambi i lati del confine, autorizzate a firmare accordi di cooperazione transfrontaliera, e di superare l'asimmetria istituzionale che attualmente ostacola l'attuazione dei progetti. La sua finalizzazione, sebbene attesa, è attualmente in ritardo.

Parallelamente, il progetto ProSATIF-Go ha rappresentato l'occasione per valutare possibili strumenti giuridici, organizzativi e finanziari che consentano di affrontare congiuntamente le sfide sanitarie comuni, garantendo accessibilità, continuità assistenziale e sostenibilità nei territori di confine. Questi passaggi potrebbero così declinarsi:

- **Impegno delle Regioni frontaliere** al fine di manifestare al Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale il loro interesse per la conclusione dell'accordo quadro tra Francia e Italia.
- **Dialogo politico** tra il Governo francese e quello italiano necessario per discutere del progetto di accordo.
- **Negoziati tecnici** per lavorare su una bozza di accordo tenendo conto delle specificità del quadro franco-italiano.

- **Firma e ratifica dell'accordo cadre e dell'accordo amministrativo** previa attuazione e monitoraggio da parte di una commissione mista.
- **Convenzioni di cooperazione tra strutture sanitarie a livello territoriale**

7. Obiettivi da raggiungere

L'obiettivo principale è la redazione e la firma di un accordo quadro bilaterale che costituirà la base giuridica e operativa della cooperazione sanitaria franco-italiana. Tale accordo garantirà l'accesso alle cure per i pazienti e faciliterà il lavoro congiunto degli operatori sanitari.

Le principali disposizioni degli accordi quadro firmati tra la Francia e i suoi vicini mirano a:

- Determinare la portata materiale, territoriale e personale delle convenzioni
- Garantire un migliore accesso a cure di qualità per le popolazioni nelle zone di confine o un supporto e un'assistenza di qualità per le persone con disabilità
- Definire le condizioni di intervento su entrambi i lati dei confini, strutture sanitarie, soccorsi di emergenza, organizzazioni di sicurezza sociale e professionisti sanitari
- Garantire la continuità delle cure per queste stesse popolazioni, compresa l'accoglienza e l'informazione dei pazienti
- Semplificare la gestione di questa assistenza eliminando gli accordi precedenti, stabilendo sistemi di pagamento di terze parti e garantendo la copertura dei costi di trasporto
- Istituire un circuito finanziario trasparente per il rimborso delle cure tra Paesi, basato sulle tariffe vigenti nel luogo di cura, nel quadro delle normative comunitarie, se l'assicurato presenta al fornitore delle cure un certificato di diritto, oppure sulle tariffe dello Stato di affiliazione se l'assicurato paga le cure, oppure su tariffe specifiche negoziate dai firmatari di accordi di cooperazione sanitaria locale. Una finalità sarebbe quella di pervenire a uniformare le tariffe in Francia e in Italia.
- Ottimizzare l'organizzazione dell'assistenza sanitaria e facilitare l'utilizzo o la condivisione di risorse umane e materiali (complementarietà), strutture sanitarie o risorse che possono essere oggetto di una rete sanitaria. Questi accordi quadro stabiliscono la possibilità di creare strutture sanitarie congiunte, strutture sanitarie transfrontaliere o organizzazioni di cooperazione.
- Promuovere la condivisione di conoscenze e pratiche
- Facilitare lo scambio di informazioni sulla valutazione e la gestione dei rischi per la salute.
- Fornire le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione della cooperazione
- Prevedere valutazioni periodiche delle disposizioni previste, definendo criteri di valutazione e monitoraggio della qualità dell'assistenza.

8. Partner, attori nazionali competenti e organismi transfrontalieri pertinenti

Gli attori principali sono le tre regioni italiane con la competenza "salute", e gli Stati francese e italiano, attraverso i rispettivi ministeri della Salute e degli Affari Esteri. Anche le agenzie sanitarie regionali e le aziende sanitarie locali (ASL) dovranno essere coinvolte nell'attuazione.

Il Comitato per la cooperazione frontaliere del Trattato del Quirinale potrebbe costituire un organo di coordinamento idoneo a riunire le autorità competenti e a svolgere arbitrati politici.

Si raccomanda di non trascurare la dimensione marittima della cooperazione sanitaria, studiando la possibilità di un'estensione ad altre regioni con un confine marittimo comune (Corsica, Sardegna e Toscana).

9. Calendario di lavoro

Il calendario dovrebbe basarsi su un rilancio dei negoziati alla fine del 2025, dopo la chiusura del progetto Alcotraité, con l'obiettivo di firmare l'accordo entro due anni seguenti. Per garantire l'operatività del testo, è opportuno integrare fasi intermedie di consultazione con le autorità locali e gli ospedali.

10. Fonti di finanziamento

I finanziamenti europei, in particolare attraverso i programmi Interreg e il loro focus "Migliore governance della cooperazione", consentirebbero di sostenere uno o più progetti pilota, e in particolare l'orario di lavoro degli agenti nell'ambito della *task force* e possibili spese congiunte (piattaforme digitali, ecc.). I Ministeri dovrebbero essere pienamente coinvolti in questa dinamica di partenariato.

11. Difficoltà previste durante l'attuazione - condizioni di successo

Le principali difficoltà sono legate all'asimmetria delle competenze tra i due Paesi, che ostacola l'attuazione di accordi a lungo termine, ma anche alla volontà politica delle regioni partner, in particolare da parte italiana, di procedere con la firma di un simile accordo. È evidente che tale volontà politica dipenderà strettamente dalle condizioni finanziarie (tariffe, modalità di rimborso) e di sostenibilità dei rispettivi servizi sanitari.

Gli strumenti esistenti, come i progetti Interreg o il nuovo regolamento BRIDGEforEU, possono occasionalmente superare alcuni ostacoli, ma per quest'ultimo rimangono limitati nel tempo o nelle prime fasi di sviluppo. Il successo dell'accordo quadro dipenderà quindi da un sostegno finanziario stabile, dall'adeguamento dei rispettivi quadri giuridici e da una forte volontà politica da parte di entrambi gli Stati e delle Regioni ALCOTRA di tradurre gli impegni del Trattato del Quirinale in azioni concrete.