

(I lavori iniziano alle ore 14.34 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

OMISSIS

Interrogazione a risposta immediata n. 1490 presentata da Campo, inerente a "Sviluppo e rilancio della linea ferroviaria Cuneo-Limone-Ventimiglia"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 1490. La parola al Consigliere Campo per l'illustrazione.

CAMPO Mauro

Grazie, Presidente.

Abbiamo presentato quest'interrogazione perché vorremmo ci venisse chiarito dall'Assessore quale sarà la posizione della Regione e se la Regione, a seguito degli ultimi avvenimenti, sarà più coinvolta nella fase di definizione di proposta e di discussione della nuova convenzione per questa linea.

Ricordiamo, infatti, che la linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza (brevemente detta Cuneo-Nizza) faceva seguito ad una convenzione (o trattato) del 1970 interamente a carico, per le manutenzioni, dell'Italia.

Nel 2012 l'Italia decide unilateralmente di sospendere i pagamenti per le manutenzioni della linea, condannando la stessa sostanzialmente al degrado. Segue un periodo di riduzione delle corse, che passano, progressivamente, dalle dieci alle due attuali, e una ritorsione da parte della Francia che riduce anche la velocità di viaggio sulla linea a 40 chilometri orari, rendendola, di fatto, poco utile se non per andare al mare.

Sotto questo profilo, la linea è oggi una specie di zombie che rimane in piedi a malapena.

Nel 2015, grazie anche alle raccolte firme da parte dei cittadini e ad una movimentazione delle associazioni sia del lato italiano che francese, riparte almeno un tentativo di ravvivare la linea. A seguito di un incontro tra Hollande e Renzi, tale linea viene dichiarata "strategica", a margine del discorso di un incontro che verteva più sull'Alta Velocità Torino-Lione (però si tratta anche della linea Cuneo-Nizza). Vengono almeno stanziati dall'Italia 29 milioni di euro, oggi affidati alla Regione, la quale ha proceduto ad appaltare tutti i lavori di aggiornamento dell'infrastruttura.

A maggio del 2016 ripartono finalmente anche le trattative. Con la Conferenza intergovernativa del 5 dicembre dell'anno scorso si sanciscono degli obiettivi ed è l'ultima cosa positiva che sappiamo, perché poi nascono alcuni equivoci a cui non è stata data una risposta chiara dal Ministero nel corso di un'interrogazione in Parlamento; equivoci che segnano comunque, con evidenza, il fatto che le Regioni - che nella Conferenza del 5 dicembre dovevano avere un ruolo molto importante per il rinnovo della convenzione (anche perché poi sarebbero state probabilmente anche titolari di parte o di tutto il servizio, con il relativo onere di sostenerne i costi) - vengono escluse da almeno due successivi incontri che si svolgono per definire i parametri tecnici della nuova proposta.

Qui non è chiaro quale sia alla fine la nuova proposta, perché c'è un rappresentante del Ministero che ha scritto anche una lettera sulla questione. Il Ministero risponde diversamente.

Quello che vorremmo chiedere oggi all'Assessore è di illustrarci, con dettaglio, quale sarà la condotta della Regione Piemonte in merito alle proposte per quella linea - che non devono essere di mero ripristino, ma anche di sviluppo - che deve rappresentare un asse internazionale (Torino-Cuneo-Nizza) e non una semplice linea interregionale, e se prossimamente saremo più coinvolti nelle riunioni a tutti i livelli relative alla ridefinizione della convenzione.

PRESIDENTE

Risponde l'Assessore Balocco; prego.

BALOCCO Francesco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente.

Sì, in qualche modo ci siamo fatti coinvolgere il più possibile, e non sempre questo è avvenuto, come Regione Piemonte. Credo, senza false modestie, che sia in qualche misura rivendicabile da noi, con la collaborazione di parlamentari anche di diversi schieramenti, il fatto che si sia ripreso poi il percorso di revisione bilaterale della convenzione nell'ambito della CIG, che venne convocata già il 30 agosto 2016.

In quella sede il Ministro francese ha proposto al Ministro italiano di togliere dalle competenze della CIG la revisione della suddetta convenzione e di trasferirla ad una istituenda Commissione mista.

Il Ministro Delrio in data 17 novembre ha accolto tale proposta e in data 28 novembre ne viene data notizia agli enti territoriali, tra cui la Regione Piemonte, nel corso di una riunione della delegazione italiana.

È chiaro che questa posizione non era da noi condivisa, ma l'abbiamo subita.

Nella medesima data la Regione Piemonte viene pertanto invitata a partecipare sia alla riunione della CIG, prevista per il 5 dicembre, che a quella di istituzione della Commissione mista ferroviaria, in programma per il giorno successivo.

Nel corso della riunione della CIG del 5 dicembre 2016 non viene discusso il nuovo testo di revisione della convenzione 1970, rimandandone la trattazione alla riunione prevista per il giorno successivo, a cui, su esplicita richiesta del rappresentante del Ministero francese, è interdetta la partecipazione delle Regioni. A questo punto, siamo costretti anche noi a fare un passo indietro per mantenere un rapporto di collaborazione solidale nei confronti della PACA.

Il Ministero italiano, in accordo con la Regione Piemonte, PACA, Liguria e con il Principato di Monaco, richiede che venga programmata una riunione della Commissione mista ferroviaria a gennaio 2017, da svolgersi a Torino, anche alla presenza di rappresentanti delle Regioni.

Il 15 marzo è stata programmata una riunione della delegazione italiana, nel corso della quale verrà presentato alle Regioni Piemonte e Liguria, da parte del Ministero italiano, il testo di revisione della convenzione del 1970, predisposto nel corso delle precedenti riunioni.

Nel corso di tale incontro è ferma intenzione della Regione Piemonte richiedere che il nuovo testo della convenzione del 1970 non si limiti a definire gli aspetti gestionali della linea Cuneo-Limone-Ventimiglia, ma tratti anche gli aspetti relativi al finanziamento dei necessari interventi sull'infrastruttura, al fine di evitare che i Ministri firmino un accordo non risolutivo delle criticità che hanno portato allo stato di decadimento infrastrutturale e di servizio in cui si trova oggi la linea; dovranno pertanto essere previsti precisi impegni per un programma di sviluppo infrastrutturale e di servizio della linea.

La richiesta delle Regioni è che, oltre ai lavori di messa in sicurezza, i Governi formalizzino nel testo anche impegni politici, da modularsi in successivi accordi in funzione dello stanziamento di specifiche risorse finanziarie, per il potenziamento della linea, a partire dallo studio già approntato da SNCF.

Ricordo, comunque, che se è vero che RFI - Governo italiano - interruppe i finanziamenti previsti dalla convenzione per la manutenzione della linea nel 2012, è altrettanto vero che nel 2015 ha stanziato 29 milioni, che adesso, come lei ricordava, sono in corso di realizzazione.

Siamo ancora in attesa dell'impegno già definito dalla parte francese (a livello regionale, ministeriale e di SNCF) del finanziamento degli ulteriori 15 milioni.

Questo lo verificheremo anche negli incontri, che seguiranno nei prossimi giorni.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore Balocco.

OMISSIS

(Alle ore 15.42 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta ha inizio alle ore 15.45)