

**PRESIDENZA DEL
CONSIGLIERE SEGRETARIO CAROSSO**

Interrogazione n. 88 presentata da Cerutti, inerente a "Miglioramento dei collegamenti ferroviari tra Torino e Nizza Val Royal"

PRESIDENTE

Passiamo all'esame dell'interrogazione n. 88.
La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, *Assessore regionale*

Grazie, Presidente.

In merito al miglioramento dei collegamenti ferroviari tra Torino, Cuneo e Nizza la Val Royal, è giusto aggiornare il Consiglio e il Consigliere Cerutti di quanto è stato fatto in questi mesi.

In data 22 novembre 2024, SNCF, il gestore francese della linea, ha presentato all'Italia, nell'ambito del Gruppo di lavoro ferroviario istituito dalla Commissione Intergovernativa Alpi del Sud, gli studi di seconda fase per il completamento della messa in sicurezza della linea.

Successivamente a questi lavori potrà essere avviata la terza fase per il ripristino della velocità nominale a 80 chilometri orari. In particolare, sono state effettuate ispezioni su tutte le gallerie ed è stata stilata una graduatoria di priorità d'intervento. Sono stati individuati gli interventi di manutenzione necessari sulle opere d'arte, oltre alle tratte che necessitano di installazione di reti di sensori per la caduta dei massi. Questo studio, finanziato al 50% dal Ministero italiano e da quello francese, è stato poi presentato alla Commissione Intergovernativa tra l'Italia e la Francia per il miglioramento della circolazione nelle Alpi del Sud del 16 dicembre 2024.

In questa riunione SNCF ha comunicato che sono attualmente in corso alcune variazioni, al fine di poter anticipare gli interventi previsti sulle gallerie e sulle opere d'arte per scongiurare ulteriori riduzioni di velocità nel 2027; tali modifiche saranno disponibili entro la fine di gennaio 2025.

Questo cosa vuol dire? Che SNCF, nell'ambito della sua rete – dobbiamo ricordarci che le limitazioni di velocità sono soprattutto sulla parte francese e non sono quelle di dieci anni fa, perché dieci anni fa si andava agli 80 all'ora, oggi si va ai 40 – sta studiando e sta analizzando quali sono gli interventi per tornare alla velocità di 80 chilometri orari.

Per quanto riguarda la fase successiva dei lavori, sempre nell'ultima riunione della CIG, SNCF ha comunicato che gli stessi sono stati predisposti, sempre nell'ottica di un ripristino della velocità a 80 chilometri per il traffico passeggeri – sarà 70 per un eventuale traffico merci che oggi non ci sembra attuale – e consentiranno il ripristino della velocità per dieci anni.

Dopo sarà necessario avviare anche una fase di perennizzazione della linea per consolidare queste velocità.

Quindi, ci sono tre livelli d'intervento: lo studio, gli interventi che consentiranno per dieci anni di arrivare agli 80 all'ora e una terza fase che consentirà di averli per sempre, che riguarderanno evidentemente ulteriori manutenzioni straordinarie.

Partendo da tali studi, la Regione Piemonte, nel quadro del Programma Europeo di cooperazione Alcotra, con capofila la Regione Liguria e in partenariato con la Valle d'Aosta, Région Sud e Région Auvergne-Rhône-Alpes, ha richiesto l'inserimento di alcuni approfondimenti per l'analisi delle criticità dell'infrastruttura che hanno portato a questo rallentamento a 40 chilometri orari, con l'obiettivo di comprendere e gerarchizzare gli interventi necessari al ripristino della velocità commerciale di 80 chilometri orari.

Sempre nel quadro del progetto di governance Alcotra, il Settore Coordinamento programmi europei di cooperazione transfrontaliera ha istituito un tavolo tecnico mobilità-trasporti a livello regionale, per effettuare un'analisi dei fattori di criticità dell'area transfrontaliera piemontese. Analogo esercizio è stato svolto dalle quattro Regioni transfrontaliere, per mettere a sistema questi dati.

Sulla base delle risultanze dell'analisi, è stato organizzato a Ventimiglia un primo incontro transfrontaliero trasporti, all'interno del quale si sono svolti due incontri tematici per zona (nord e sud), anche perché le necessità sono diverse, immaginando di comprendere l'area che comincia dalla Valle d'Aosta, con la partecipazione di funzionari competenti delle varie Regioni, di rappresentanti gestori delle infrastrutture SNCF, SNCF Réseau, Trenitalia, RFI, Agenzie della mobilità, eccetera. Al momento sono state prese in considerazione, in particolare, le infrastrutture ferroviarie e i servizi connessi.

L'obiettivo finale è quello di proporre un documento di posizionamento che mette in evidenza problematiche e soluzioni possibili da portare all'attenzione del Comitato di cooperazione transfrontaliera, istituito ai sensi dell'articolo n. 10 del Trattato Italia-Francia, previo confronto con il livello politico delle cinque Regioni. Questo sarà uno degli argomenti trattati nella riunione, di cui abbiamo ricevuto convocazione, con il Comitato italo-francese, prevista il 7 febbraio a Nizza.

Dal punto di vista più operativo e cogente, è importante ricordare che, negli immediati giorni successivi alla tempesta Alex, Regione Piemonte, insieme a Trenitalia, ha istituito un servizio di navette Limone-Tenda che ha consentito a tutti i transfrontalieri di continuare andare a lavorare e continuare a muoversi nell'unica via di comunicazione, che era quella ferroviaria. Cosa che è successa per quattro anni, di cui dagli ultimi due, anche grazie a un cofinanziamento di Région Sud, questo servizio è stato potenziato. Questo è giusto dirlo, perché tra le domande – poi il Consigliere Cerutti avrà la possibilità di replicare – si chiede che cosa si intende fare per potenziare questa linea e per migliorarne l'utilizzo.

Per migliorarne l'utilizzo, proprio nell'ambito della gestione del servizio, ci siamo resi conto di una discrasia di utilizzo delle tariffe: chi prendeva il treno da Limone a Ventimiglia pagava sei euro, chi prendeva il treno da Limone a Tenda ne pagava 12, facendo un terzo della strada. Perché? Perché venivano attivate le tariffe internazionali.

Grazie a un lavoro importante, partito da Regione Piemonte e da Région Sud con il contributo di Trenitalia e di Agenzia della mobilità, siamo riusciti ad attivare un nuovo piano tariffario che consente di eliminare questa differenza e di utilizzare, di fatto, le tariffe italiane su tutta la tratta.

Pertanto, oggi la tariffa chilometrica in vigore da dicembre, da Cuneo, Limone, Tenda Breil e Ventimiglia è senza differenze per gli utenti. Credo che questo sia anche un incentivo a utilizzare il treno che, di fatto, prima era utilizzato, perché in certi momenti dell'anno, soprattutto con la chiusura della strada dei tornanti, era l'unica via di comunicazione, ma certamente aveva un impatto economico negativo.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore.

La parola al Consigliere Cerutti per la replica.

CERUTTI Andrea

Grazie, Presidente.

Ringrazio l'Assessore Gabusi per la risposta esaustiva.

Credo sia tangibile l'impegno della Giunta regionale per trovare una soluzione per migliorare una linea così importante.

Mi ha colpito soprattutto il passaggio sulla tariffa; credo che armonizzare la tariffa sia sicuramente una soluzione che tutto il territorio e tutta la parte produttiva di quelle zone possono apprendere con grande piacere.

Poi le chiederò, come sempre quando presento le interrogazioni, una copia scritta della risposta.
