



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

UFFICIO LEGISLATIVO

**Servizio sindacato ispettivo
parlamentare**

Classifica: 1269/CIS

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
INTERROG
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0043585-19/12/2013-USCITA
24.01

Agli On.li Fabiana DADONE
Riccardo NUTI
Ivan DELLA VALLE
Laura CASTELLI
Eleonora BECHIS
Mirko BUSTO
Silvia CHIMIENTI
Davide CRIPPA
Paolo Nicolò ROMANO

e, p. c.:

*Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
- Dipartimento Rapporti con il Parlamento - Ufficio
III*

Al Segretariato Generale della Camera dei Deputati

R O M A

Oggetto: Interrogazione n° 4-02926 pubblicata sul resoconto sommario n° 137 del 12.12.13.

In riferimento all'interrogazione parlamentare in esame cui si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

La linea Cuneo-Breil-Ventimiglia, ricostruita negli anni '70, ha una lunghezza pari a 96 km totali di cui 49 in territorio italiano: Piemonte e Liguria e 47 in territorio francese:



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

UFFICIO LEGISLATIVO

Provence-Alpes-Côte d'Azur - "Paca"; il relativo esercizio è attualmente regolato dai seguenti atti:

- Convenzione intergovernativa Italia-Francia del 24 giugno 1970 che disciplina la ricostruzione e l'esercizio del solo tratto di linea in territorio francese;
- Accordo di attuazione fra l'allora Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e la SNCF - Société Nationale des Chemins de Fer del 6 ottobre 1979.

Ad oggi la gestione dell'intera linea Cuneo-Breil-Ventimiglia, è affidata per il tratto ricadente in territorio italiano a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e per il tratto in territorio francese da Réseau Ferré de France (RFF) (originariamente SNCF).

In virtù della sopracitata Convenzione del 1970, gli oneri connessi con l'esercizio e la manutenzione della tratta francese sono praticamente interamente a carico della parte italiana, che ha l'obbligo di ripianare il conto economico di linea, benché il servizio ferroviario sia offerto anche in territorio francese.

Tale conto, presentato annualmente da SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer), ha mostrato un deficit che negli ultimi 10 anni è passato da circa 1 Mil€/anno a 3.2 Mil€/anno, considerando anche che i costi unitari della manutenzione svolta da RFF sono significativamente più alti dei costi unitari medi sulla rete italiana.

Inoltre, sono previsti nel breve-medio periodo ulteriori costi di manutenzione straordinaria e *upgrading* della tratta francese valutati in oltre 100 M€.

Gli oneri imposti all'Italia dalla predetta Convenzione diventano ancor più insostenibili nell'attuale contesto di limitata disponibilità di risorse pubbliche, che rende necessaria la concentrazione dei costi di investimento e manutenzione sulle linee di più elevato interesse nazionale o regionale, dove si hanno le più forti richieste di mobilità e dove viene assicurata da parte delle Regioni nell'ambito dei Contratti di Servizio la disponibilità di fondi per l'effettuazione di servizi locali.



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

UFFICIO LEGISLATIVO

Va evidenziato, inoltre che le profonde modifiche apportate al settore ferroviario dalla normativa europea in materia hanno reso, di fatto, la Convenzione, per la quale non è prevista una scadenza ed alla quale sono legate validità e durata dell'Accordo sopraccitato, non conforme al diritto comunitario come, peraltro, confermato dalla Commissione europea che, nell'aprile del 2012, precisava che *“anche se forme di monopoli de jure relativi a servizi regionali e nazionali possono essere ancora compatibili con il diritto dell'UE, la Convenzione contiene diverse norme discriminatorie [...]”*.

Questo Ministero ha da tempo avviato un confronto con l'omologo Ministero francese sul delicato tema della revisione della Convenzione, mirando ad una ripartizione dei costi sulla base di territorialità, con il coinvolgimento delle Regioni interessate e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nell'ambito della Commissione intergovernativa Alpi del Sud (CIG). In tale quadro hanno avuto luogo finora alcuni incontri tecnici, che non hanno condotto, peraltro, ad un accordo sui principi da porre alla base della nuova Convenzione. Tale confronto è tuttora in corso.

In attesa di una definizione della problematica, RFI ha sospeso i pagamenti degli oneri connessi al ripianamento del deficit a partire dal 2012, che restano attualmente in carico al gestore Francese, concentrando le risorse sulle tratte di linea ricadenti in territorio italiano, che continuano ad essere mantenute secondo i massimi standard di sicurezza previsti.

Pertanto, l'esito positivo del confronto con la parte francese sul rinnovo della Convenzione nonché l'eventuale contributo da parte degli Enti locali interessati al mantenimento in esercizio della linea rivestono un ruolo determinante circa il mantenimento in esercizio dell'intero collegamento.

Occorre evidenziare, altresì, che RFF ha comunicato a RFI che a partire dal 15 dicembre 2013, per motivi di carattere manutentivo, essendosi ulteriormente accentuato il



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

UFFICIO LEGISLATIVO

degrado dell'infrastruttura sulla sezione francese, reputa necessario stabilire una limitazione permanente di velocità a 40 km/h su tutta la parte francese della linea Cuneo – Ventimiglia.

A testimonianza dell'interesse del Governo per la linea in argomento, si ricorda che nel corso dell'esame del disegno di legge di stabilità sono stati presentati, nelle competenti sedi parlamentari, alcuni emendamenti, che tuttavia non hanno trovato esito favorevole, i quali prevedevano per la manutenzione e messa in sicurezza della linea medesima una autorizzazione di spesa di 29 milioni di euro per l'anno 2014.

Nel concludere, si assicura che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti continuerà a proseguire il dialogo avviato con l'omologo francese al fine di pervenire alla conclusione della nuova Convenzione, che consenta il superamento dell'incompatibilità di quella attualmente vigente con la normativa comunitaria, una ripartizione dei costi su base territoriale, nonché il potenziamento del servizio di trasporto.

IL MINISTRO
Maurizio Lupi