

**CONVEGNO**  
**LA MOBILITÀ TRANSFRONTALIERA**  
***Le opportunità di un territorio internazionale***

***Ventimiglia, Forte dell'Annunziata***  
***Sabato 25 Novembre 2017, ore 9 – 13***

***Relazione introduttiva del***  
***Segretario Generale Cisl Imperia Savona***  
***Claudio Bosio***

Viviamo in un territorio che presenta potenzialità significative: la sua posizione fra Italia (Liguria - Imperia e Genova -, Piemonte - Cuneo e Torino -) e Francia (regione PACA – Nizza) ci pone in una condizione non di angolo residuale o marginale, bensì di vera e propria cerniera che unisce le realtà appena dette.

Oggi le aree frontaliere sono interessate da diverse scale spaziali, non sempre possibili da organizzare in forma gerarchica :

- spazio di pendolarismo e di prossimità residenziali: mobilità quotidiana per quello che ci riguarda in questo convegno;
- spazio di programmazione: trasporti, sanità, depurazione delle acque, protezione dell'ambiente etc.;

- spazio di riferimento: agglomerazioni urbane e metropolitane, spazi ambientali etc.

La governance di tali aree non può essere ricondotta (o ridotta) al solo spazio e alle sole problematiche delle aree di confine contigue: si tratta di problematiche di tipo funzionale che hanno sì caratteristiche di discontinuità ma in una logica a rete.

Il tema della frontiera e della cooperazione transfrontaliera necessita quindi, come vedremo, di essere analizzato ed approcciato in ottica macro-regionale.

Tali fenomeni, pur con caratteristiche e tempi specifici nei nostri due Paesi, possono essere letti, oltre che in chiave istituzionale, anche dal punto di vista del riposizionamento degli spazi territoriali, rispetto ai quali emerge la comunanza di tre processi

- la discrepanza e le crescenti difficoltà tra le frontiere e le istituzioni politiche, da un lato, e delle aree funzionali delle imprese e degli spazi di vita e dei servizi, dall'altro;

- la sfida, in termini di efficienza e competitività, rispetto ad un mondo sempre più "aperto", che deve coniugare e integrare "locale" e "globale";

- la necessità di nuove forme di governance pubblico-private per sopperire al ridimensionamento del potere dello Stato nazionale e rispondere alla complessità e all'accelerazione economica e sociale.

In sintesi: dobbiamo passare dall'idea di "territorio di frontiera" a quello di "spazio di frontiera."

## Situazione attuale

Nella fattispecie:

ad oggi la mobilità transfrontaliera è così suddivisa:

Collegamenti Ventimiglia – Nizza: ci sono circa cinquanta treni regionali in partenza da Ventimiglia ed altrettanti in arrivo con una copertura oraria che va circa dalle 5.30 alle 23.00.

Per quanto concerne invece i treni Intercity/Eurocity, rispetto al passato, quando esistevano relazioni Italia Francia importanti (ricordare il Roma-Port Bou degli anni 70/80, il Basilea-Nizza fino al 2006 ed il famoso Riviera Express dalla Germania).

Rimangono gli Eurocity fra Milano e Marsiglia (n.6 treni al giorno, andata e ritorno) e il cosiddetto TGV (2 al giorno) con destinazione Parigi e viceversa.

- Da segnalare in questo contesto l'accordo che da ottobre dello scorso anno prevede che, in caso di sciopero nel trasporto ferroviario in Italia, nelle

fasce orarie pendolari (dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21) venga garantita la disponibilità della linea ferroviaria per permettere l'effettuazione dei treni della società francese SNCF.

C'è poi la linea Ventimiglia-Cuneo, 97 km di ferrovia, di cui 47 in territorio francese. Sino ai primi di settembre, come penso tutti sappiamo, vi viaggiavano due coppie di treni con lunghi tempi di percorrenza per la limitazione di velocità a 40 km/h nel tratto francese (due ore e 35 minuti per arrivare a Cuneo, addirittura 4 per giungere a Torino).

Ad oggi e per lo stesso numero di corse viene effettuato un servizio sostitutivo con autobus, dal momento che sono finalmente iniziati i lavori di manutenzione (spesa complessiva prevista 44 mln di euro di cui 29 stanziati dall'Italia ed i restanti dalla Francia).

Tali lavori, oltre a garantire ovviamente gli standard di sicurezza previsti, ci auguriamo permettano di "alzare" la velocità dei treni sino a 80/90 km/h, rendendo così più appetibile l'utilizzo del vettore ferroviario.

Ci aspettiamo anche un sensibile potenziamento del servizio (leggi: più treni!!).

Temi, questi, affrontati e proposti ad esempio anche dall'associazione Biancheri e che noi condividiamo.

## Progetti comunitari Interreg Alcotra

Un cenno soltanto alla esistenza dei programmi di sviluppo transfrontaliero: Interreg Alcotra. Solo un accenno perché penso siano conosciuti e utilizzati dagli “addetti ai lavori”.

**In parziale continuità con il Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia marittimo 2007-2013-** che non coinvolgeva le Alpi-Marittime e il Var e ha cofinanziato 87 progetti per l'accessibilità, la competitività, l'innovazione, la valorizzazione e la protezione delle risorse naturali e culturali, nonché per i servizi transfrontalieri .

Il nuovo Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia marittimo 2014-2020 si inserisce, come tutti gli altri strumenti della politica di coesione, nella Strategia UE 2020: puntare ad una "crescita intelligente, sostenibile e inclusiva" caratterizzata da alti livelli di occupazione, produttività e coesione sociale.

L'obiettivo strategico del Programma Italia-Francia Marittimo 2014-2020 è quello di contribuire, nel lungo periodo, a fare dello spazio di cooperazione dei territori coinvolti nel programma, i 5 territori della costa Toscana, Sardegna, Liguria, Corsica e i dipartimenti francesi delle Alpi-Marittime e del Var, un'area competitiva e sostenibile nel contesto europeo e mediterraneo.

Per raggiungere tale obiettivo il programma individua per gli interventi 4 assi prioritari: Nell'asse di intervento 3 si persegue tra l'altro il miglioramento delle connessioni tra nodi secondari e terziari transfrontalieri – ovvero infrastrutture di rete meno collegate – alle reti di trasporto trans-europee (TEN-T, acronimo inglese), aumentando l'offerta di trasporto e lo sviluppo della multi modalità.

Da evidenziare per cose dette che occorre poi che la regione faccia partecipare le parti sociali attraverso un percorso di conoscenza e di condivisione ai programmi /o progetti.

Strumenti/azioni

La governance) dei temi transfrontalieri non dovrebbe essere (solo) un problema di ripartizione gerarchica di competenze, bensì un problema di partecipazione degli attori e delle istanze dei territori transfrontalieri

nell'analisi e nella ricerca delle possibili soluzioni, a partire da una strategia comune condivisa.

Come realizzare concretamente un simile cambiamento

Possono essere suggerite tre "regole" di principio

### Regola 1

Una governance a geometria variabile

È opportuno sviluppare modelli di governance a geometria variabile, dal momento che gli attori e gli spazi di riferimento variano in funzione dei temi e dell'evoluzione temporale degli stessi. Nel caso della nostra zona transfrontaliera, ad esempio, siamo in presenza di:

- un'area di prossimità più strettamente transfrontaliera;
- uno spazio metropolitano transfrontaliero più ampio, che comprende Liguria Piemonte e regione Paes

### Regola 2

Una governance con più attori

È fondamentale sviluppare una governance in cui siano coinvolti tutti gli stakeholder interessati, con gradi e forme di collaborazione diversi:

- collaborazione prettamente istituzionale;
- collaborazione mista tra istituzioni e organizzazioni, su temi quali trasporti, università, sanità, ricerca, programmazione territoriale etc.;
- collaborazione pubblico-privato (imprese, associazioni di categoria etc.);
- collaborazione della società civile (associazioni, fondazioni, comunità di interesse etc.).

Nel caso dello spazio di collaborazione tra attori del nostro territorio, vi sono numerosi tentativi di dialogo e collaborazione tra alcuni dei livelli sopra menzionati, senza però, sino ad ora, «una chiara e determinata volontà e una visione strategica condivisa».

### Regola 3

Una governance basata su una costruzione pragmatica ed evolutiva

Dalla prima e dalla seconda regola discende l'opportunità di sviluppare strumenti e modelli di governance pragmatici e con un'ottica evolutiva, caratterizzati da continui adattamenti e (ri)organizzazioni.

L'applicazione di questo schema di lavoro "permette di sviluppare formule di governance e di responsabilizzazione a più livelli, a monte e a valle degli "effetti frontiera".



In concreto, una evoluzione di questo tipo per noi potrebbe voler dire immaginare la creazione di una sede permanente di discussione, confronto e approfondimento, con un ruolo “forte” della Regione Liguria e del PACA, “cappello” per una governance transfrontaliera multi-attore e multi-settore, in grado di sviluppare una vision e un quadro programmatico unitario.

Un esempio è rappresentato dalla costituzione di una commissione mista nella quale saranno presenti appunto Regione Liguria e PACA che seguirà i lavori di rinegoziazione della Convenzione per la gestione della Linea Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia, sottraendola alla responsabilità della CIG, Conferenza Intergovernativa.

Per attuare in maniera concreta ed efficace una cooperazione di questo tipo, quindi , gli strumenti a disposizione sono numerosi, seppur con un diverso grado di istituzionalizzazione e ad un diverso grado di sviluppo, e potrebbero essere concepiti e utilizzati in maniera integrata.

Quindi per arrivare ad una armonizzazione degli orari dei treni in arrivo e in partenza a Ventimiglia occorrerà un rapporto più stretto fra Imprese Ferroviarie.

Se invece si parla della linea di Breil ci sarà bisogno di completare l'iter per il rinnovo della Convenzione tra Italia e Francia per la gestione della Linea Cuneo-Breil

sur Roya-Ventimiglia, come già detto sopra e si dovrà puntare su un aumento del numero di treni non appena termineranno i lavori di manutenzione.

Occorre poi fare convivere grande mobilità con mobilità transfrontaliera attraverso interventi modulari e integrati strada/ferrovia, gli unici in grado di garantire un adeguato riassetto della mobilità.

In questo contesto occorre segnalare anche l'importanza che viene ad avere il completamento del raddoppio ferroviario fra Andora e Finale.

Così come sarebbe auspicabile l'estensione ai pendolari transfrontalieri della utilizzazione dell'abbonamento agli Eurocity Thello anche per la tratta francese.

Da segnalare inoltre la possibilità di prevedere l'arrivo e la partenza da Taggia dei treni regionali SNCF e da Nizza di quelli di Trenitalia.

E altrettanto importante è recepire l'analisi ed i contenuti che i rappresentanti dei pendolari andranno a proporci.

Se si raggiunge una intesa sui trasporti saremo in grado di definire un quadro programmatico di riferimento per riprogrammare l'offerta di trasporto fra Nizza, Ventimiglia e Torino ottenendo anche uno stretto coordinamento degli orari tra le linee ferroviarie e le reti di autolinee.

## Conclusioni

E concludo rimarcando che nel nostro territorio mancano due cose per raggiungere gli obiettivi nella loro globalità:

- **il coraggio di investire:** nel mondo occidentale viviamo un'epoca caratterizzata strutturalmente da una grande disponibilità di capitali cui non corrispondono investimenti adeguati in opere strategiche. È necessario avere il coraggio di investire e mettere in campo un processo di pianificazione generoso e pragmatico in opere ritenute necessarie e trainanti per l'economia e la società.
- 
- **una vera e propria operazione culturale:** prendo a prestito quanto detto qualche mese fa dal Presidente UNCEM Piemonte.
- 
- Occorre indirizzare gli investimenti alla "manutenzione, innovazione e valorizzazione" del capitale pubblico nell'ambito stradale e ferroviario.
- 
- Questa è l'operazione urgente da fare. "Si tratta di una politica che richiede una riqualificazione degli

investimenti e veri e propri contratti di programma locali da parte di Anas e Rfi promossi dalle Regioni"; per fare questo sarà necessario anche superare elementi di resistenza quali ritardi strutturali che devono esser affrontati con vigore, chiarezza e responsabilità.

Credo che i lavori del convegno ed i relatori che interverranno aiuteranno a costruire il percorso necessario a realizzare gli obiettivi .