

## **MOBIMART PLUS**

### **Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra**

#### **Componente T3**

**Azioni pilota e definizione di un pacchetto di strumenti per l'attuazione di un sistema tariffario e di bigliettazione integrata transfrontaliero**

#### **Prodotto T3.2.2**

**STUDIO RELATIVO ALLE SPECIFICHE  
FORME DI TARIFFAZIONE IN VIGORE PER  
GLI SPOSTAMENTI TRANSFRONTALIERI IN  
MODALITÀ FERROVIARIA ITALIA -  
FRANCIA**

## Sommario

1	Introduzione .....	3
2	L'offerta di trasporto ferroviario tra Italia e Francia via Ventimiglia .....	4
2.1	L'inquadramento storico dell'offerta di trasporto ferroviaria .....	4
2.2	I servizi regionali e l'infrastruttura ferroviaria .....	5
3	La domanda di mobilità transfrontaliera ferroviaria tra Italia e Francia via Ventimiglia .....	9
3.1	La matrice Istat 2011 .....	9
3.2	La matrice 2013 INFORAILMED .....	11
3.3	La matrice 2019 .....	14
3.4	Focus sui lavoratori transfrontalieri .....	14
3.5	Focus sui biglietti e sugli abbonamenti venduti e su altre indagini.....	15
3.6	Cross Analysis .....	16
4	Gli accordi e le convenzioni tra Stati e operatori ferroviari alla base della regolamentazione del servizio ferroviario transfrontaliero e dell'utilizzo della stazione ferroviaria .....	21
4.1	La Convenzione del 1951 e l'Accordo tra FS e SNCF del 1953 .....	21
4.2	I più recenti sviluppi in tema di convenzione ed accordi .....	25
4.3	Il progetto INFORAILMED .....	33
4.4	I casi analoghi di servizi ferroviari transfrontalieri .....	35
5	La tariffazione dei collegamenti transfrontalieri ferroviari via Ventimiglia.....	43
5.1	Il sistema tariffario del servizio ferroviario transfrontaliero .....	43
5.2	Il sistema tariffario dei servizi ferroviari in Regione Liguria .....	51
5.3	I sistemi tariffari a confronto.....	56
6	Conclusioni .....	59

## 1 Introduzione

Nell'ambito del Progetto MOBIMART PLUS (INTERREG ITALIA – FRANCIA MARITTIMO), finalizzato a studiare e sperimentare sistemi di bigliettazione integrata intermodale transfrontaliera a sostegno del trasporto multimodale tra le regioni e con le isole per migliorare la connettività dei nodi secondari e terziari alle reti TEN-T, T Bridge S.p.A. è stata incaricata da Liguria Ricerche Spa, per conto di Regione Liguria (con Disciplinare di incarico in esecuzione del 15/06/2020, D.D. n. 3319 del 16/06/2020) alla realizzazione di uno studio relativo alle specifiche forme di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri in modalità ferroviaria Italia – Francia.

La presente relazione rappresenta l'output di Regione Liguria nel quadro della Componente T3 del Progetto MOBIMART PLUS "Azioni pilota e definizione di un pacchetto di strumenti per l'attuazione di un sistema tariffario e di bigliettazione integrata transfrontaliero".

L'Azione Pilota di Regione Liguria prevede lo studio dei sistemi di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri ferroviari tra l'Italia e la Francia. L'azione analizza, in particolare, l'offerta di trasporto ferroviario e la domanda di mobilità transfrontaliera tra l'Italia, a partire dalla stazione di Ventimiglia, e la Francia e sintetizza i contenuti principali degli accordi e delle convenzioni alla base della regolamentazione del servizio ferroviario transfrontaliero e del sistema tariffario attualmente in vigore.

Le principali macro attività caratterizzanti l'azione pilota e finalizzate a fornire un'analisi completa del collegamento transfrontaliero ferroviario attivo tra Ventimiglia e la Francia sono descritte in Figura 1.

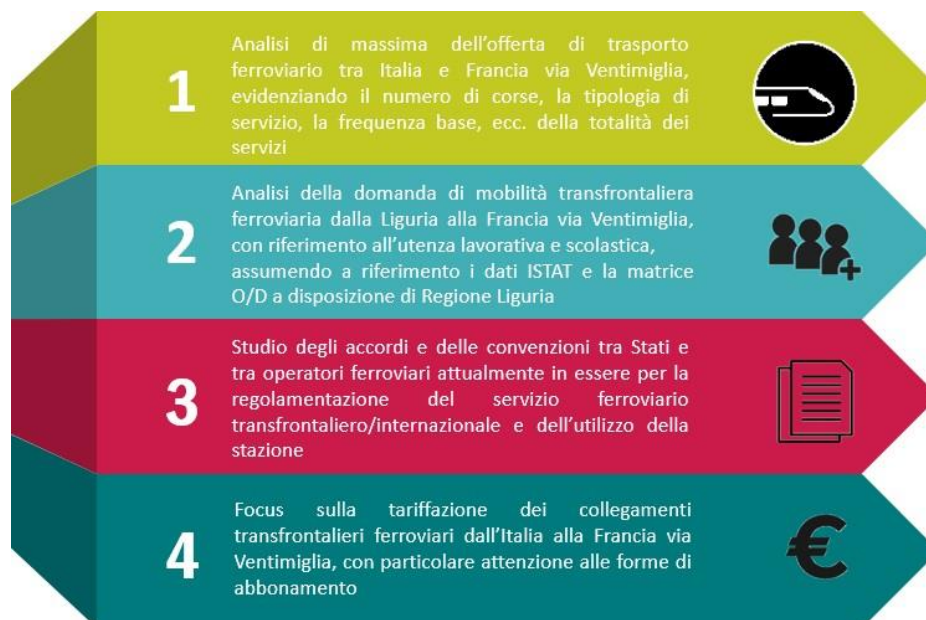


Figura 1. Le macro attività dello studio transfrontaliero

## 2 L'offerta di trasporto ferroviario tra Italia e Francia via Ventimiglia

L'analisi dell'offerta di trasporto ferroviario tra Italia e Francia via Ventimiglia ha evidenziato i servizi ferroviari attivi negli ultimi anni e interessanti la tratta tra Ventimiglia e la Francia, sia di lunga percorrenza sia regionali. Sono stati oggetto di approfondimento l'infrastruttura ferroviaria e i servizi regionali attualmente offerti da SNCF, evidenziando il numero di corse offerte agli utenti, la tipologia di servizio, la frequenza base e la produzione chilometrica.

### 2.1 L'inquadramento storico dell'offerta di trasporto ferroviaria

La linea ferroviaria tra Italia e Francia, negli ultimi trent'anni è stata interessata da un'offerta di servizi di lunga percorrenza offerti da diverse società ferroviarie.

Negli anni '90, in seguito ad un accordo tra le Ferrovie Italiane e SNCF ed alla conseguente fondazione della società Artesia SAS (partecipata al 50% da Ferrovie dello Stato con Trenitalia e al 50% da SNCF) finalizzata a gestire i collegamenti tra l'Italia e la Francia attraverso i treni ad alta velocità TGV, erano attivi servizi TGV diurni tra Parigi, Torino e Milano e servizi TGV notturni, in particolare sulle relazioni Milano-Torino-Parigi, Venezia-Parigi, Firenze-Parigi e Roma-Parigi.

A fine 2011 la società Artesia cessa l'attività in ragione della nascita di SNCF Voyages Italia srl (SVI) e di Trenitalia Veolia Transdev. La società SNCF Voyages Italia srl, filiale di SNCF Voyagers, fondata nel 2009, ha effettuato tre coppie di treni EuroCity, dal 2012 al 2021, tra Parigi e Milano. La società Trenitalia Veolia Transdev, costituita nel 2011 come joint venture tra Veolia Transport e Trenitalia, la cui ragione sociale è stata modificata nel 2012 in Thello e nel 2021 in Trenitalia France, ha effettuato a partire dal 2010 servizi ferroviari passeggeri a lunga percorrenza tra la Francia e l'Italia. Nel dettaglio l'offerta di servizio Veolia Transdev/Thello si caratterizzava tra il 2011 e il 2021 in tre coppie di corse diurne EuroCity (2 tra Milano e Nizza e 1 tra Milano e Marsiglia), con in aggiunta nel periodo 2011-2020 una coppia di corsa notturna EuroNight tra Parigi-Milano-Venezia e tra il 2012 e il 2013, per solo un anno, una coppia di corsa notturna tra Roma Termini e Paris Gare de Lyon. Tra il 2010 ed il 2020, oltre alle società SNCF Voyages Italia srl e Trenitalia Veolia Transdev/Thello, la tratta tra Ventimiglia e la Francia era interessata anche da una coppia di treni a settimana offerti dalla società russa RZD tra Nizza e Mosca. Nel 2020, anno della pandemia di COVID-19, la società Thello ha interrotto i servizi diurni da marzo a giugno, poi ripresi regolarmente, mentre ha soppresso invece il servizio notturno. Nel corso del 2021, anno caratterizzato dal cambio di ragione sociale in Trenitalia France, sono stati infine soppressi i servizi sulle direttrici Milano - Marsiglia e Milano - Nizza.

Attualmente, nel 2023, la linea tra Ventimiglia e la Francia non è interessata da collegamenti a lunga percorrenza, mentre, in generale, tra Italia e Francia sono comunque offerti i seguenti servizi:

- Tre coppie di treni TGV tra Parigi Gare de Lyon e Milano Porta Garibaldi effettuati dalla società SNCF Voyages Italia srl;

- Una coppia di treni Frecciarossa tra Milano Centrale e Parigi Gare de Lyon effettuati da Trenitalia France.

L'offerta di trasporto ferroviario tra Italia (la Liguria) e Francia (la Provenza), è completata dai servizi regionali effettuati da SNCF, caratterizzati nel 2023 da 32 coppie di Regionali express tra Ventimiglia e Grasse / Cannes (TER Provenza-Alpi-Costa Azzurra).

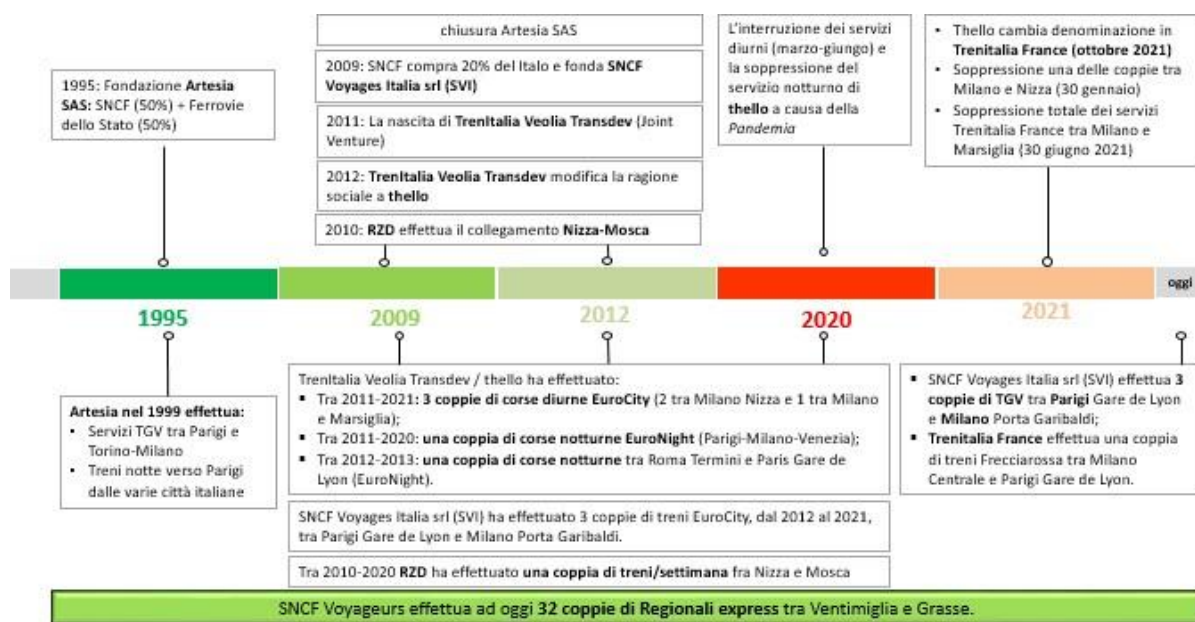


Figura 2. Inquadramento storico dell'offerta di servizio<sup>1</sup>

## 2.2 I servizi regionali e l'infrastruttura ferroviaria

I servizi ferroviari transfrontalieri regionali tra la Provenza e la Liguria, espletati ad oggi unicamente dalla società SNCF, collegano Ventimiglia e Grasse/ Cannes attraverso 64 e 68 treni giornalieri rispettivamente nei giorni feriali (Tabella 1) e festivi (Tabella 2) caratterizzati da una frequenza di 30 minuti.

Tabella 1. Modello di esercizio relativo a un giorno feriale – Fonte: SNCF 2023

MODELLO DI ESERCIZIO PER CIASCUNA TRATTA (GIORNO FERIALE)	N. CORSE GIORNALIERE			N. CORSE DA LIGURIA (ORE DI PUNTA)		N. CORSE DA PROVENZA (ORE DI PUNTA)	
	da Liguria	da Provenza	TOT	7:00-9:00	17:00-19:00	7:00-9:00	17:00-19:00
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza_Cannes_Grasse	18	16	34	2	4	5	4
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza_Cannes_Cannes La Bocca	4	10	14	2	0	1	1
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza_Cannes	6	3	9	0	2	2	0
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza	2	3	5	1	0	0	0
Ventimiglia-Mentone	2	0	2	0	0	0	0
<b>TOT</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>64</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>5</b>

<sup>1</sup> Fonte: sito ufficiale di SNCF e Wikipedia

Tabella 2. Modello di esercizio relativo a un giorno festivo – Fonte: SNCF 2023

MODELLO DI ESERCIZIO PER CIASCUNA TRATTA (GIORNO FESTIVO)	N. CORSE GIORNALIERE			N. CORSE DA LIGURIA (ORE DI PUNTA)		N. CORSE DA PROVENZA (ORE DI PUNTA)	
	da Liguria	da Provenza	TOT	7:00-9:00	17:00-19:00	7:00-9:00	17:00-19:00
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza_Cannes_Grasse	16	13	29	3	3	3	2
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza_Cannes_Cannes La Bocca	5	9	14	2	2	2	2
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza_Cannes	11	9	20	1	1	1	1
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza	0	3	3	0	0	0	0
Ventimiglia-Mentone	2	0	2	0	0	0	0
<b>TOT</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>68</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>5</b>

I servizi ferroviari regionali express, inoltre, tra Ventimiglia e Grasse sono caratterizzati nel 2023 da (Tabella 3):

- una produzione chilometrica giornaliera<sup>2</sup> pari a circa 4.700 treni\*km in un giorno feriale e 4.900 treni\*km in un giorno festivo;
- una tariffa chilometrica, considerando i biglietti di corsa semplice, decrescente all'aumentare della lunghezza chilometrica totale della tratta ferroviaria che varia tra 0,2 e 0,33 euro/km;
- un tempo di percorrenza variabile a seconda della tratta in considerazione, con un massimo di 2 ore e 7 minuti tra Ventimiglia e Grasse;
- un arco temporale giornaliero compreso indicativamente tra 14 (da Grasse) e 16 ore (da Ventimiglia).

Tabella 3. Indicatori globali per tratta ferroviaria transfrontaliera – Fonte: elaborazione T Bridge su dati SNCF 2023

INDICATORI GLOBALI PER CIASCUNA TRATTA (GIORNALIERO)	DISTANZA [KM]	TRENI*KM (GIORNO FERIALE)	TRENI*KM (GIORNO FESTIVO)	TARIFFA CORSA SEMPLICE [€]	TARIFFA CORSA SEMPLICE [€/KM]	TEMPO DI PERCORRENZA	ARCO TEMPORALE DI SERVIZIO DA LIGURIA	ARCO TEMPORALE DI SERVIZIO DA PROVENZA
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza_Cannes_Grasse	86,119	2.928	2.497	17,5	0,20	2 ore 7'	Da 5:46 a 21:31 (feriale) 5:13 a 21:31 (festivo)	Da 5:16 a 19:08 (feriale) 5:40 a 19:35 (festivo)
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza_Cannes_Cannes LaBocca	69,502	973	973	14,3	0,21	1 ora e 43'		
Ventimiglia-Mentone_Monaco_Nizza_Cannes	66,917	602	1338	14,3	0,21	1 ora e 35'		
Ventimiglia_Mentone_Monaco_Nizza	35,041	175	105	8,7	0,25	55'/56'		
Ventimiglia-Mentone	10,569	21	21	3,5	0,33	13'/19'/23'		
<b>TOT</b>		<b>4.700</b>	<b>4.935</b>					

<sup>2</sup> Stimati assumendo a riferimento le distanze indicate in Wikipedia.

I servizi regionali express tra Ventimiglia e Grasse percorrono la rete infrastrutturale elettrificata gestita da SNCF e costituita dalla linea **Marsiglia-Ventimiglia** caratterizzata prevalentemente da due binari (da Antibes a Cagnes-sur-Mer è a 3 binari) e dalla **Cannes La Bocca-Grasse** a binario singolo (Figura 3).

Per quanto concerne la linea Marsiglia-Ventimiglia, di lunghezza pari a 259 km, essa è caratterizzata da pendenze che raggiungono l'8‰, a causa di un rilievo in particolare tra Nizza e Ventimiglia, e, di conseguenza da quasi diciotto chilometri cumulativi di gallerie. La linea è elettrificata prevalentemente in corrente alternata monofase a 25 kV - 50 Hz, ad esclusione dei due estremi di linea caratterizzati da corrente continua al fine di permettere il collegamento con le linee limitrofe.

La linea Cannes-la-Bocca – Grasse è una linea a binario singolo, lunga 16,6 km, che si dirama dalla linea Marsiglia – Ventimiglia alla stazione di Cannes la Bocca ed è caratterizzata da pendenze che raggiungono i 25‰ e da un'elettrificazione a 25 kv – 50 Hz.

Relativamente alla tratta da Ventimiglia al confine, di 7,5 km, la proprietà della rete infrastrutturale è di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) mentre il servizio transfrontaliero è gestito da SNCF. I dati di SNCF relativi all'anno 2022 evidenziano per tale tratta una produzione chilometrica pari a ~175.000 treni\*km.

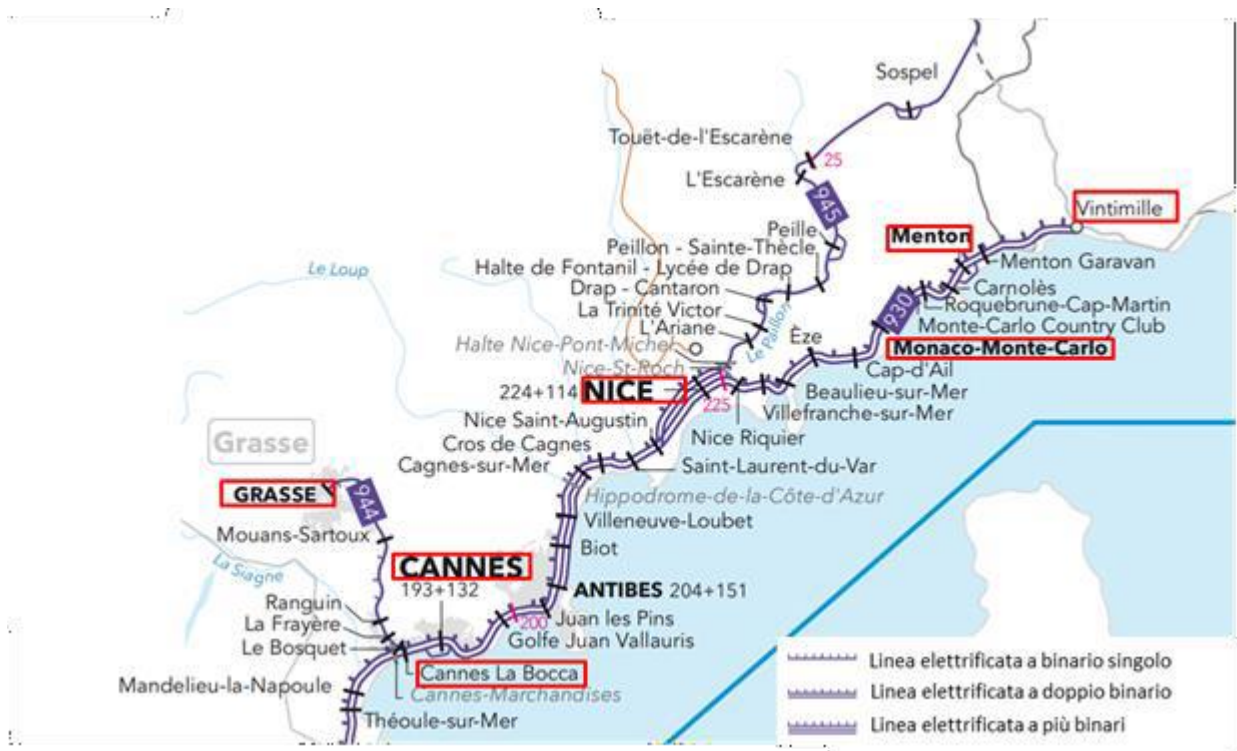


Figura 3. L'infrastruttura ferroviaria gestita da SNCF

La Figura 3 riporta lo schema della rete gestita da SNCF, evidenziando le principali stazioni di Ventimiglia, Mentone, Monaco Monte Carlo, Cannes, Cannes la Bocca e Grasse, la presenza di binari singoli, doppi o tripli e la distanza chilometrica della tratta percorsa dai servizi transfrontalieri sulla linea Marsiglia-Ventimiglia (69,5 km di cui 7,5 km sul territorio italiano) e sulla linea Cannes La Bocca-Grasse (16,6 km).

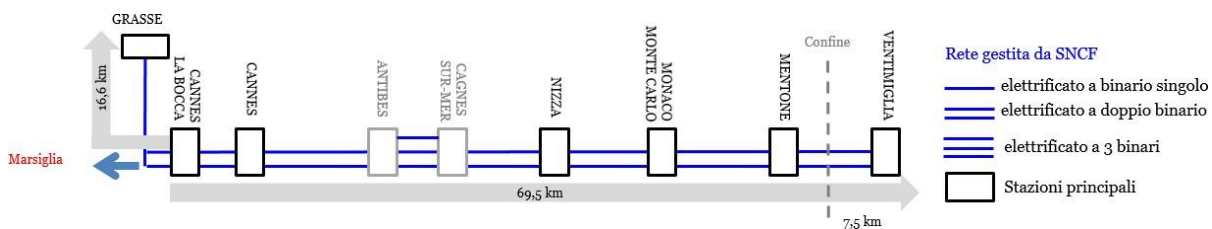


Figura 4. Schema della rete gestita da SNCF



### 3 La domanda di mobilità transfrontaliera ferroviaria tra Italia e Francia via Ventimiglia

Relativamente agli spostamenti tra Regione Liguria e la Francia, sono state analizzate le seguenti fonti di domanda di mobilità nell'area di studio disponibili:

- La matrice Istat del 2011;
- La matrice del 2013 prodotta nell'ambito del progetto "INFORAILMED";
- La matrice del 2019 della Regione Liguria;
- Il numero di lavoratori transfrontalieri relativi al 2012 ed al 2022;
- I dati relativi ai biglietti e agli abbonamenti transfrontalieri venduti.

Tali dati sono stati infine messi a confronto mediante un'analisi comparativa ("Cross Analysis").

#### 3.1 La matrice Istat 2011

La matrice ISTAT del 2011 è relativa agli spostamenti giornalieri di un giorno feriale ed è caratterizzata da una disaggregazione per modo e motivo di spostamento (spostamenti sistematici studio / lavoro) e per quanto riguarda le relazioni con i paesi esteri riporta soltanto gli spostamenti dall'Italia verso Francia e Monaco e non viceversa.

La matrice ISTAT evidenzia circa 1.700 spostamenti totali dai Comuni della Liguria verso la Francia di cui 230 si spostano in treno (quota modale di treno pari a 14%).

Gli spostamenti per motivi di lavoro dalla Liguria verso la Francia ammontano all'85% degli spostamenti sistematici (194 spostamenti per lavoro su 230 spostamenti totali con treno).

Tabella 4. Gli spostamenti dalla Liguria (per singola Provincia) verso la Francia

MAT_ISTAT_2011 (SPOST. SISTEMATICI)	TOT SPOST.	SPOST. FERRO	SPOST. FERRO PER STUDIO	SPOST. FERRO PER LAVORO
Imperia_Francia	1.691	229	36	193
Savona_Francia	3	1	0	1
Genova_Francia	1	0	0	0
La Spezia_Francia	1	0	0	0
<b>Regione Liguria - Francia</b>	<b>1.696</b>	<b>230</b>	<b>36</b>	<b>194</b>

Gli spostamenti dalla Liguria verso Monaco della matrice ISTAT risultano invece maggiori di ~40% rispetto a quelli verso la Francia, corrispondenti a 2.390 spostamenti totali e 642 spostamenti in treno (27%).

Gli spostamenti per motivi di lavoro dalla Liguria verso Monaco risultano essere il 99% del totale degli spostamenti sistematici (636 spostamenti per lavoro su 642 spostamenti totali).

Tabella 5. Gli spostamenti dalla Liguria (per singola Provincia) verso Monaco

MAT_ISTAT_2011 (SPOST. SISTEMATICI)	TOT SPOST.	SPOST. FERRO	SPOST. FERRO PER STUDIO	SPOST. FERRO PER LAVORO
Imperia_Monaco	2.366	631	6	625
Savona_Monaco	10	0	0	0
Genova_Monaco	14	11	0	11
La Spezia_Monaco	0	0	0	0
<b>Regione Liguria – Monaco</b>	<b>2.390</b>	<b>642</b>	<b>6</b>	<b>636</b>

La matrice ISTAT del 2011 dispone della distribuzione degli spostamenti per 4 fasce orarie. Gli spostamenti sistematici transfrontalieri ferroviari dalla Liguria verso la Francia e il Principato di Monaco risultano concentrati principalmente nelle fasce orarie mattutine prima delle 9:14, con 829 spostamenti corrispondenti a ~ 95% degli spostamenti totali.

Tabella 6 - Gli spostamenti dalla Liguria (per Provincia) verso Monaco

MAT_ISTAT_2011 (SPOST. SISTEMATICI)	SPOST. FERRO	PRIMA DELLE 7:15	DALLE 7:15 ALLE 8:14	DALLE 8:15 ALLE 9:14	DOPO LE 9:14
Imperia_Francia /Monaco	860	572	195	52	42
Savona_Francia /Monaco	1	0	0	0	0
Genova_Francia /Monaco	11	9	0	0	2
La Spezia_Francia /Monaco	0	0	0	0	0
<b>Regione Liguria – Francia / Monaco</b>	<b>872</b>	<b>582</b>	<b>195</b>	<b>52</b>	<b>44</b>

La maggiore parte degli spostamenti ferroviari transfrontalieri dalla Liguria verso la Francia e il Principato di Monaco risulta con origine nei comuni in prossimità del confine tra l'Italia e la Francia (Figura 5). Il Comune di Ventimiglia, in particolare, genera il 59,4% (518 spostamenti) degli spostamenti transfrontalieri ferroviari totali dalla Liguria (872).

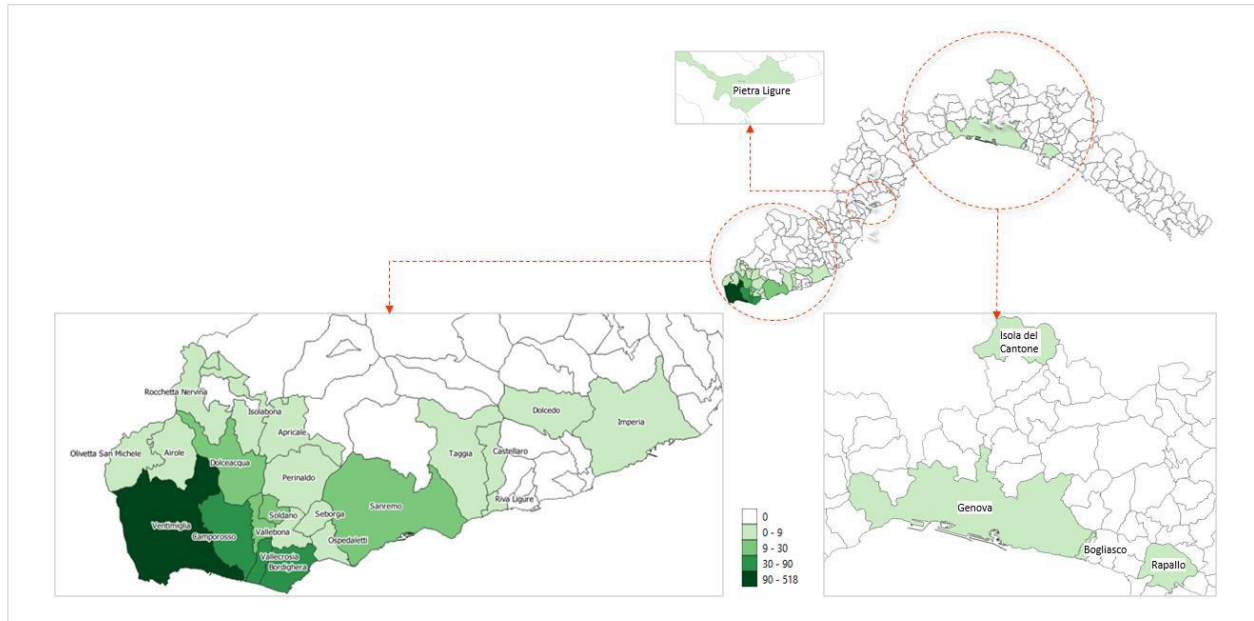


Figura 5. Spostamenti transfrontalieri ferroviari ISTAT 2011 – Elaborazione GIS T Bridge

### 3.2 La matrice 2013 INFORAILMED

Nell'ambito del progetto «INFORAILMED», sviluppato nel 2014 dalla Regione Provenza e dalla Regione Liguria con l'obiettivo generale di miglioramento del collegamento ferroviario transfrontaliero tra Nizza e San Remo, si evidenzia che:

- la matrice della domanda giornaliera degli spostamenti del modello regionale PACA è stata aggiornata dal 2009 al 2013 (auto, ferro) mediante spostamenti transfrontalieri di ARISTOTE pubblicati dalla SNCF, spostamenti interni alla Liguria forniti da FILSE, Indagini INFORAILMED 2014 e Traffico veicolare dell'Autostrada dei Fiori 2013;
- la zonizzazione della matrice del modello regionale PACA era stato adottato, in particolare, affinché ogni stazione potesse essere associata ad una zona (almeno) sia dal lato francese sia da quello ligure;
- la matrice del modello regionale PACA possiede in totale 620 zone, delle quali 113 nelle Alpi Marittime, 20 in Liguria e 3 nel Piemonte meridionale.
- nell'aggiornamento della matrice al 2013, si è adottata la zonizzazione originale e i dati sono stati resi simmetrizzati ("flusso AB = flusso BA") per coppia di zone/stazioni O/D sulla base del valor medio.

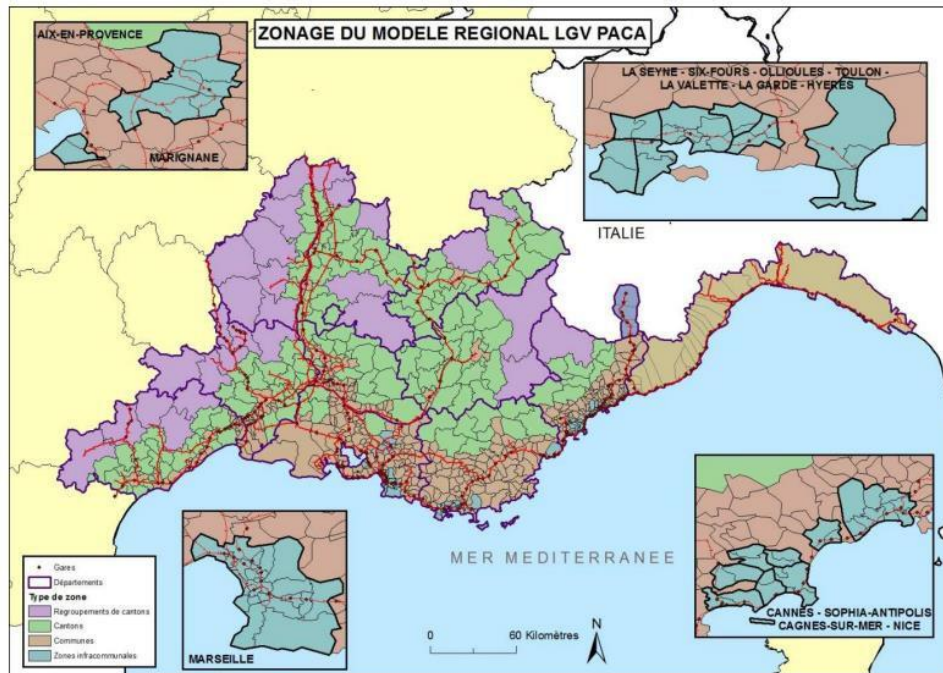


Figura 6. Zonizzazione del modello regionale LGV PACA

L'analisi dei dati disponibili compresi nei documenti del progetto «INFORAILMED» evidenzia che l'aggiornamento effettivo della matrice transfrontaliera al 2013 prende come input le matrici trasmesse dalla Regione Liguria, che comprendono gli spostamenti interni alla Liguria e quelli di scambio dalla Francia/Monaco alla Liguria (Tabella 7 e Tabella 8). Tali valori di scambio risultano direttamente associati anche alle relazioni transfrontaliere inverse, cioè dalla Liguria verso la Francia e Monaco sulla base del metodo del criterio di simmetria (Tabella 9).

Tabella 7. Matrice ferroviaria giornaliera trasmessa dalla Liguria 2013 (tutti i motivi) – Fonte: INFORAILMED

Stazioni	Ventimiglia	Vallecrosia	Bordighera	San Remo	Taggia Arma	Imperia Porto M.	Imperia Oneglia	Diano Marina	Andora	Alassio	Albenga	Finale Ligure M.	Savona	Genova P.Princ.	Genova Brignole
ALTRI FRANCIA	52	0	1	2	1	2	2	0	0	1	1	0	1	0	0
NICE	247	0	3	10	5	9	10	2	1	2	3	1	6	2	2
MONACO/MONTE CARLO	814	1	11	32	17	28	32	5	3	8	10	4	18	7	7
MENTON	238	0	3	9	5	8	9	2	1	2	3	1	5	2	2
Ventimiglia		2	20	60	32	52	59	10	5	15	19	7	34	13	13
Vallecrosia			4	18	12	20	22	2	1	2	2	1	2	0	1
Bordighera				53	25	34	40	7	3	10	12	4	20	6	7
San Remo					43	61	69	14	6	21	26	9	43	13	15
Taggia Arma						53	59	13	7	17	20	5	28	8	9
Imperia Porto M.							54	15	9	23	29	7	37	10	12
Imperia Oneglia								26	18	40	56	11	52	13	18
Diano Marina									9	24	24	7	34	8	10
Andora										19	18	5	22	4	6
Alassio											41	12	52	12	16
Albenga												55	215	88	53

Tabella 8. Matrice stradale giornaliera trasmessa dalla Liguria 2013 (tutti i motivi) – Fonte: INFORAILMED

SCAMBIO DA LIGURIA ALLA LIGURIA	Stazioni	Ventimiglia	Vallecrosia	Bordighera	San Remo	Taggia Arma	Imperia	Diano Marina	Andora	Alassio	Albenga	Finale Ligure	Savona	Genova
		ALTRI FRANCIA	124	7	18	25	13	9	1	2	2	2	1	2
NICE	592	32	87	120	63	41	4	8	8	10	2	9	7	
MONACO/MONTE CARLO	1952	105	287	397	209	135	12	26	25	33	8	30	22	
MENTON	571	31	84	116	61	39	4	8	7	10	2	9	6	
Ventimiglia		2939	3790	2377	211	481	29	20	12	24	169	25	51	
Vallecrosia			2997	960	25	117	4	6	5	14	6	14	4	
Bordighera				2037	75	627	7	32	5	39	41	220	23	
San Remo					7724	4139	132	32	24	116	10	26	150	
Taggia Arma						1571	31	15	10	20	62	308	33	
Imperia							4398	792	430	1057	51	371	295	
Diano Marina								366	141	44	7	12	19	
Andora									1418	1011	31	166	39	
Alassio										5061	45	118	100	
Albenga											780	1490	277	

Tabella 9. Matrici aggiornate al 2013 – Fonte: INFORAILMED

MATRICE GIORNALIERA 2013 AGGIORNATA (SCAMBIO DA LIGURIA)				
DESTINAZIONE	INTERNI REGIONE LIGURIA	MONACO	FRANCIA	TOTALE
LOCALITA' SULLA TRATTA VENTIMIGLIA - ALBENGA	52.660	4.144	2.731	59.535
	88%	7%	5%	100%
di cui in TRENO	2.351	963	634	3.948
	4%	23%	23%	7%
di cui in AUTO	50.309	3.181	2.097	55.587
	96%	77%	77%	93%
di cui per LAVORO	11.714	1.293	852	13.859
	22%	31%	31%	23%
di cui per STUDIO	11.939	385	254	12.578
	23%	9%	9%	21%
di cui per ALTRI MOTIVI	29.007	2.466	1.625	33.099
	55%	60%	60%	56%

MATRICE GIORNALIERA FERROVIARIA 2013							
Distanza da Ventimiglia (km)	Comune	MENTON	MONACO/MONTE CARLO	NICE	ALTRI FRANCIA	TOTALE	%
0	VENTIMIGLIA	238	814	247	52	1350	81%
0-15	Vallecrosia	13	45	14	3	74	4%
	Bordighera						
	San Remo						
15-45	Taggia Arma	24	83	25	5	138	8%
	Imperia						
	Diano Marina						
45-65	Andora	6	21	6	1	35	2%
	Alassio						
	Albenga						
>65	Finale Ligure	11	36	11	2	60	4%
	Savona						
	Genova						
	TOTALE	292	999	303	63	1657	100%
	%	18%	60%	18%	4%	100%	

MATRICE GIORNALIERA STRADALE 2013							
Distanza da Ventimiglia (km)	Comune	MENTON	MONACO/MONTE CARLO	NICE	ALTRI FRANCIA	TOTALE	%
0	VENTIMIGLIA	571	1952	592	124	3239	60%
0-15	Vallecrosia	231	789	239	50	1309	24%
	Bordighera						
	San Remo						
15-45	Taggia Arma	104	356	108	23	591	11%
	Imperia						
	Diano Marina						
45-65	Andora	24	84	25	5	139	3%
	Alassio						
	Albenga						
>65	Finale Ligure	18	60	18	4	100	2%
	Savona						
	Genova						
	TOTALE	948	3242	983	206	5378	100%
	%	18%	60%	18%	4%	100%	

La matrice aggiornata al 2013 registra nell'area di studio ~60.000 spostamenti complessivi, nel giorno feriale invernale tipo (compreso gli spostamenti interni), di cui 12% sono relativi agli spostamenti transfrontalieri. Il 77% è riferito alla modalità stradale e il 23% a quella ferroviaria.

Relativamente alla domanda ferroviaria, la matrice aggiornata al 2013 per le relazioni di scambio dalla Liguria verso la Francia e Monaco evidenzia che:

- oltre l'80% degli spostamenti transfrontalieri in treno ha origine dal Comune di Ventimiglia;
- ogni giorno ~1.000 spostamenti in treno hanno destinazione Monaco e ~650 la Francia.

### 3.3 La matrice 2019

La matrice della domanda transfrontaliera tra Liguria e la Région PACA che risulta essere la più aggiornata a disposizione è quella costruita e aggiornata dalla Regione Liguria al 2019 ed è caratterizzata dagli spostamenti complessivi (tutti i motivi di spostamento) da e verso la Région PACA.

Tale matrice evidenzia ~ 12.930 e ~19.870 spostamenti totali rispettivamente da e verso la Liguria in relazione con la Région PACA e non dispone dei dati disaggregati per modalità di trasporto.

Tabella 10. Matrice regionale 2019

MAT_REGIONALE_2019	TOT SPOST
Région PACA - Regione Liguria	19.865
Regione Liguria - Région PACA	12.926

### 3.4 Focus sui lavoratori transfrontalieri

Relativamente alla domanda dei lavoratori transfrontalieri interessata dall'attraversamento del confine tra Liguria e la Francia sono disponibili le seguenti fonti:

1. Il documento di orientamento strategico 2020-2030 di Metropole Nice Cote D'Azur riporta lo studio fatto nel 2012 sui transfrontalieri francesi e fornisce il dato puntuale di 290 lavoratori transfrontalieri residenti nelle Alpi Marittime<sup>3</sup> che lavorano in Italia, così ripartiti:
  - 157 dei quali risiedono nel bacino di Nizza;
  - 51 nel bacino di Cannes-Antibes;
  - 82 in quello di Menton-Vallée de la Roya.
2. Un articolo pubblicato da ITACA (Italian and Transnational Association for Communities Abroad) nel gennaio del 2022 riporta un valori di ~6.000 lavoratrici e lavoratori che si spostano dalla Liguria per recarsi a lavorare oltre frontiera, di cui circa 4.500 lavorano nel Principato di Monaco e altri 1.500 in Costa Azzurra<sup>4</sup>.
3. Lo studio transfrontalieri <sup>5</sup> in Liguria di marzo 2022 riporta che lavoratrici e lavoratori transfrontalieri liguri che lavorano nel Principato di Monaco sono ~4.000 persone.

<sup>3</sup> Estratto dal documento «DESSERTTE TER DE VENTIMILLE»

<sup>4</sup> <https://itacaonline.org/blog/lavoro-frontaliero-inca-francia-rafforza-la-propria-azione-di-tutela/>

<sup>5</sup> Documento "Transfrontalieri francesi in Liguria"

Tabella 11. Dati relativi ai lavoratori transfrontalieri

FONTE	NUMERO DI LAVORATORI
Lavoratori transfrontalieri francesi delle ALPI Marittime che lavorano in Italia (2012)	290
Lavoratori transfrontalieri liguri che lavorano in Costa Azzurra (ITACA 2022)	1.500
Lavoratori transfrontalieri liguri che lavorano nel Principato di Monaco (ITACA 2022 /Studio transfrontalieri in Liguria di marzo 2022)	4.500
Lavoratori transfrontalieri liguri che lavorano nel Principato di Monaco (Studio transfrontalieri in Liguria di marzo 2022)	4000

### 3.5 Focus sui biglietti e sugli abbonamenti venduti e su altre indagini

Le fonti disponibili relative agli studi precedenti e alle più recenti rilevazioni di SNCF evidenziano che:

- il numero di abbonati italiani transfrontalieri in relazione a Ventimiglia nel 2019 era pari a 1.312<sup>6</sup> al mese. Tale valore secondo le rilevazioni più recenti (2022) di SCNF corrisponde invece a 850 abbonamenti, che risulta inferiore al periodo pre-pandemico;
- i biglietti singoli venduti nel 2019 sono pari a ~1,2 milioni in relazione alla stazione di Ventimiglia nel 2019. Il valore registrato nel 2022 risulta leggermente inferiore rispetto a quello del periodo pre-pandemico;
- secondo le indagini svolte nella stazione di Ventimiglia ~1.000 viaggiatori transfrontalieri (nel 2022) sono presenti prima delle 9 di mattina (coerente con 1.312 abbonati italiani);
- la frequentazione della stazione di Ventimiglia connessa al mercato settimanale del venerdì in relazione agli spostamenti provenienti dalla Francia consiste in un incremento in termini di passeggeri discesi di ~ 900 persone<sup>7</sup> tra le 8:00 e le 13:00 rispetto agli spostamenti per motivo di lavoro (Figura 7);

<sup>6</sup> Estratto dal documento «DESSERTS TER DE VENTIMILLE»

<sup>7</sup> È stata inoltre effettuata un'analisi dei dati di frequentazione di Trenitalia (2022) in riferimento ai passeggeri provenienti dal resto della Liguria da e verso la stazione di Ventimiglia allo scopo di evidenziare l'eventuale incidenza del mercato settimanale anche da parte degli utenti ferroviari lato Italia. L'impatto in questo caso è assai più limitato, con un totale di saliti e discesi giornalieri il venerdì leggermente maggiore (~100 spostamenti) rispetto alle restanti giornate. Per quanto riguarda la fascia oraria 8:00 - 13:00, il numero di passeggeri discesi il venerdì nella stazione di Ventimiglia è comparabile con quelli del resto della settimana.

- le stime del dimensionamento del fenomeno dei transfrontalieri evidenziano come il numero dei transfrontalieri italiani sia significativamente superiore rispetto a quello dei francesi (a seconda delle stime anche con un rapporto di  $\sim 1/10^8$ ).



Figura 7 - Confronto dei passeggeri discesi nella stazione di Ventimiglia, provenienti dalla Francia, sulla base di motivo di spostamento in una giornata di venerdì del 2022 – Fonte: documento di presentazione “desserte TER Vintimille Presentation Région” della riunione 17 marzo del 2023

### 3.6 Cross Analysis

Il confronto dei dati precedentemente analizzati singolarmente è stata effettuata per evidenziare il quadro di sintesi della domanda transfrontaliera interessata all’attraversamento del confine tra Liguria e la Francia, che risulta caratterizzato dalle seguenti considerazioni:

- 1) **Il confronto degli spostamenti totali transfrontalieri** è stato possibile soltanto tra la matrice ISTAT 2011 e la matrice regionale del 2019 per le relazioni dalla Liguria verso la Francia disponibili in entrambe le matrici.

Gli spostamenti totali transfrontalieri dalla Liguria verso la Francia della matrice ISTAT, pari a 1.696, risulta inferiore rispetto a quelli della matrice regionale del 2019, con 12.926 spostamenti dalla Liguria verso la Région PACA, dal momento che la matrice ISTAT registra soltanto gli spostamenti sistematici.

Stimando che la relazione “Liguria – Francia (in generale)” sia approssimativamente coincidente con “Liguria – PACA (in particolare)” e senza considerare variazioni di trend tra

<sup>8</sup> Studio “Transfrontalieri francesi in Liguria”, marzo 2020.



2011 e 2019, la sistematicità rappresenterebbe il 13% del totale della mobilità dalla Liguria ai territori oltreconfine.

*Tabella 12. Gli spostamenti totali transfrontalieri*

Relazione	ISTAT 2011 (solo sistematici)	Regionale 2019 (tutti i motivi)
Liguria – Francia	1.696	
Liguria – PACA		12.926

- 2) **Il confronto degli spostamenti transfrontalieri ferroviari** è stato possibile tra le matrici ISTAT 2011 e «INFORAILMED» del 2013, per le relazioni dalla Liguria verso la Francia e il Principato di Monaco, disponibili in entrambe le fonti.

Senza considerare impatti derivanti dai trend 2011 – 2013, il rapporto tra gli spostamenti sistematici ferroviari della matrice ISTAT (872) e gli spostamenti ferroviari della matrice 2013 (tutti i motivi) da Liguria verso la Francia e il Principato di Monaco (1.657) risulta pari a 53%. Tale quota è pari al 64% considerando la relazione dalla Liguria a Monaco.

Il peso degli spostamenti ferroviari dalla Liguria verso Monaco è maggiore nella matrice ISTAT (74%) rispetto alla matrice 2013 (60%) di circa 15%. Tale tendenza evidenzia l'attrattiva di Monaco per la mobilità sistematica (lavoratori).

*Tabella 13. Gli spostamenti ferroviari transfrontalieri*

Relazione	ISTAT 2011 (solo sistematici)	Matrice 2013 (tutti i motivi)	ISTAT 2011/ Matrice 2013
Liguria - Francia	230	658	35%
Liguria - Monaco	642	999	64%
<b>TOT</b>	<b>872</b>	<b>1.657</b>	<b>53%</b>
<b>Liguria - Monaco/ TOT</b>	<b>74%</b>	<b>60%</b>	

- 3) **Il confronto tra il numero di abbonati ferroviari** relativi ai pendolari transfrontalieri italiani in Francia e nel Principato di Monaco risulta:

- nel 2019 maggiore rispetto agli spostamenti sistematici di ISTAT ( $\Delta=+440$  corrispondente a +50%);
- nel 2022 comparabile con gli spostamenti sistematici di ISTAT ( $\Delta=-22$  corrispondente a +2,5%).

Tabella 14. Confronto dati ISTAT e abbonati ferroviari

Relazione	ISTAT 2011 (treno)	Abbonati transfrontalieri italiani 2019 (treno)	Abbonati transfrontalieri italiani 2022 (treno)
Liguria – Francia/ Monaco	872	1.312	850

Assumendo che il numero di abbonati rifletta adeguatamente la mobilità sistematica, tale confronto evidenzia che nel 2022 il livello di mobilità pendolare è ancora inferiore rispetto al 2011, probabilmente a causa degli impatti della pandemia sulla mobilità che hanno incentivato in particolare lo *Smart Working*. Infatti nel 2019 il numero di abbonati di treno risulta maggiore rispetto al 2022.

- 4) Il **confronto tra la stima dei lavoratori transfrontalieri italiani che si spostano in treno (1.380)**, derivante dai 6.000 lavoratori transfrontalieri italiani che si spostano in Francia e nel Principato di Monaco<sup>9</sup> (2022), e dalla quota modale ferroviaria del 23% degli spostamenti transfrontalieri riportato nello studio «INFORAILMED» (2013), **e gli abbonati transfrontalieri italiani che utilizzano il treno** risulta:

- comparabile con il dato del 2019 (1.312<sup>10</sup> abbonati italiani transfrontalieri ferroviari),
- superiore al numero di abbonati del 2022 (850).

Tabella 15. Stima degli spostamenti ferroviari transfrontalieri

Relazione	Lavoratori transfrontalieri (2022)	Quota modale treno matrice 2013	Stima dei lavoratori transfrontalieri Italiani 2022 (treno)	Abbonati transfrontalieri italiani 2019 (treno)	Abbonati transfrontalieri italiani 2022 (treno)
Liguria – Francia/ Monaco	6.000	23%	1.380	1.312	850

Assumendo che risulti pressoché invariata la quota modale ferroviaria degli spostamenti transfrontalieri dal 2013 al 2022 e che tale quota sia quindi applicabile alla stima del totale dei lavoratori transfrontalieri (2022), una parte dei pendolari italiani ferroviari utilizzerebbero titoli di viaggio di corsa semplice anziché abbonamenti, probabilmente per i nuovi stili di lavoro incentivati dopo la pandemia (in primis *Smart Working*).

- 5) La matrice del 2013 degli spostamenti transfrontalieri evidenzia 3.314 passeggeri transfrontalieri complessivi tra l'Italia e la Francia via Ventimiglia in un giorno feriale medio. La ripartizione di tale valore per le due direzioni è stata stimata secondo due metodologie:

1. utilizzando il peso dei lavoratori transfrontalieri per direzione rispetto al totale;

<sup>9</sup> <https://itacaonline.org/blog/lavoro-frontaliero-inca-francia-rafforza-la-propria-azione-di-tutela/>

<sup>10</sup> Estratto dal documento «DESSERTER TER DE VENTIMILLE»

2. prendendo a riferimento il peso del numero dei transfrontalieri francesi rispetto a quello degli italiani riportati negli studi analizzati (un rapporto di circa 1/10).

*Tabella 16 – Stima degli spostamenti ferroviari transfrontalieri per direzione (metodologia 1)*

Relazione	Matrice 2013 (treno)	Lavoratori transfrontalieri	Stima spostamenti giornalieri con treno (1)
Liguria – Francia/Monaco	1.657	6.000 (95%)	<b>3.148</b>
Francia/Monaco - Liguria	1.657	290 (5%)	<b>166</b>
Tot transfrontalieri	<b>3.314</b>	<b>6.290</b>	<b>3.314</b>

*Tabella 17 - Stima degli spostamenti ferroviari transfrontalieri per direzione (metodologia 2)*

Relazione	Matrice 2013 (treno)	Peso di transfrontalieri italiani e francesi riportato negli studi precedenti	Stima spostamenti giornalieri con treno (2)
Liguria – Francia/Monaco	1.657	91%	<b>3.013</b>
Francia/Monaco - Liguria	1.657	9%	<b>301</b>
Tot transfrontalieri	<b>3.314</b>	<b>100%</b>	<b>3.314</b>

Le quote di ripartizione degli spostamenti transfrontalieri ferroviari per direzione risultano coerenti nelle due metodologie di stima, 95% e 91% dalla Liguria verso la Francia e il Principato di Monaco, corrispondenti a 3.148 e 3.013 spostamenti. Relativamente agli spostamenti riconducibili alla relazione opposta, si stimano quindi tra 166 e 301 spostamenti giornalieri con treno.

In sintesi, l'analisi della domanda della mobilità transfrontaliera evidenzia che:

- Il totale degli spostamenti in treno dalla Liguria verso la Francia e Monaco è pari a:
  - 872 secondo la matrice ISTAT 2011 degli spostamenti sistematici;
  - 1.657 secondo la matrice del 2013 «INFORAILMED» che comprende la totalità dei motivi di spostamento;
- Il comune che genera maggiori spostamenti transfrontalieri ferroviari è Ventimiglia secondo la matrice ISTAT del 2011, corrispondente a ~ 60 % degli spostamenti transfrontalieri ferroviari generati dalla Liguria;
- Il peso degli spostamenti ferroviari dalla Liguria verso Monaco risulta maggiore nella matrice ISTAT del 2011 (74%) rispetto alla matrice 2013 (60%) di ~15%. Tale confronto evidenzia in entrambi casi l'attrattività di Monaco per i lavoratori transfrontalieri italiani;

- Il totale degli spostamenti transfrontalieri ferroviari dalla Francia e Monaco verso la Liguria si stima tra 166 e 301 a seconda della metodologia applicata e sulla base dei dati disponibili in relazione alla ripartizione per direzione (disponibile solo per i lavoratori).

## 4 Gli accordi e le convenzioni tra Stati e operatori ferroviari alla base della regolamentazione del servizio ferroviario transfrontaliero e dell'utilizzo della stazione ferroviaria

Lo studio relativo agli accordi ed alle convenzioni tra Stati e tra operatori alla base della regolamentazione del trasporto ferroviario transfrontaliero sulla linea Ventimiglia – Grasse ha preso avvio dall'analisi dagli accordi originari ed in particolare dalla Convenzione del 1951 tra gli Stati Italia e Francia per la regolamentazione della stazione di Ventimiglia e della sezione di linea ferroviaria compresa tra la stessa stazione e la frontiera e dal relativo accordo tra Ferrovie dello Stato e SNCF firmato nel '53 e modificato nel '98. Lo studio ha altresì considerato i risultati emersi dal progetto INFORAILMED del 2014 in materia di cooperazione istituzionale tra Regione Liguria, Région PACA e Principato di Monaco, che forniscono un quadro aggiornato al 2013 / 2014 della situazione nell'area transfrontaliera.

Sono stati infine riportati gli elementi salienti della corrispondenza intercorsa a partire dal 2018 tra Région PACA e Regione Liguria, dello studio "Transfrontalieri francesi in Liguria" e dell'iter istituzionale tra le autorità competenti finalizzato ad avviare un percorso di ridefinizione della Convenzione del '51.

A completamento dello studio è stata effettuata un'analisi dei casi di studio dei servizi ferroviari transfrontalieri attualmente attivi sul quadrante nord-ovest del territorio italiano.

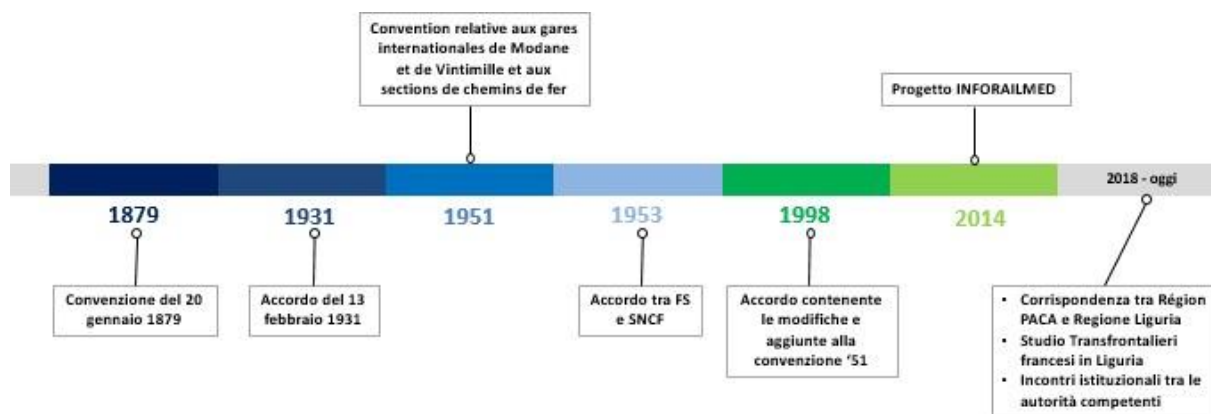


Figura 8. L'inquadramento storico della documentazione

### 4.1 La Convenzione del 1951 e l'Accordo tra FS e SNCF del 1953

La "Convention relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille (Ventimiglia) et aux sections de chemins de fer, comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France" firmata a Roma il 29/01/1951 ed in vigore dal 9/06/1952, nasce dalla necessità degli Stati Italia e Francia di regolarizzare e completare le misure doganali e di monitoraggio previste precedentemente dalla Convenzione del 1879 e dall'Accordo del 1931, e le misure provvisorie applicate di comune accordo nella stazione e nella sezione di linea di interesse.

La Convenzione '51 regola la gestione delle stazioni di Modane e Ventimiglia e delle sezioni di linea tra le stazioni e le frontiere. Il presente studio approfondisce Ventimiglia e la relativa sezione di linea<sup>11</sup>.

In merito alla gestione della stazione di Ventimiglia, l'articolo 25 riporta che è stabilita a Ventimiglia una stazione, comune tra le ferrovie italiane e francesi, dove sono stabiliti i servizi doganali, di polizia, postali, telegrafici e telefonici dei due Stati. Il servizio tecnico della stazione di Ventimiglia è di competenza di Ferrovie dello Stato S.p.A., che ne gestisce l'esercizio e fornisce all'amministrazione della ferrovia francese i locali necessari al ricovero delle locomotive, dei vagoni e del personale distaccato nella stessa stazione per i servizi speciali quali trazione, guida dei treni, servizi commerciali ed altri servizi, non inclusi nel servizio comune gestito dall'amministrazione italiana. L'articolo 25 stabilisce che tutte le spese relative alla stazione di Ventimiglia sono a carico dell'amministrazione italiana che riceve da parte dell'amministrazione delle ferrovie francesi a titolo di affitto, l'interesse annuale al 5% delle spese relative alle installazioni per il servizio esclusivo della rete ferroviaria francese e l'interesse al medesimo tasso della metà delle spese relative alle infrastrutture per il servizio comune. Sono altresì a carico dell'amministrazione italiana i lavori infrastrutturali relativi alla sezione di linea dalla frontiera a Ventimiglia, che devono essere approvati dall'autorità competente italiana.

L'articolo 26 della convenzione 51' disciplina il servizio ferroviario sulla sezione di linea dalla frontiera a Ventimiglia, servito esclusivamente dalla Société Nationale des Chemins de Français (SNCF) alle seguenti condizioni:

- a) Ferrovie dello Stato S.p.A. rimborsi a SNCF le spese effettive sostenute per quella sezione di linea, valutate in maniera forfettaria sulla base di un parametro treno-chilometro reale, fissato di comune accordo tra le amministrazioni e soggetto a revisione;
- b) Ferrovie dello Stato S.p.A. incassi la totalità dei ricavi sulla sezione di linea;
- c) i macchinisti ed il personale dei treni francesi, sul territorio italiano, sono soggetti alle leggi ed alle regole inerenti il servizio ferroviario italiano.

L'articolo 31 specifica che la convenzione è in vigore per 5 anni a partire dal giorno di scambio delle ratifiche; successivamente a tale periodo resterà obbligatoria fino a quando uno dei due Stati non annunci, con un preavviso di 6 mesi, l'intenzione di farne cessare la validità.

**L'Accordo tra Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS) e Société Nationale des Chemins de Français (SNCF) del 1953** è stato siglato al fine di regolamentare il funzionamento della stazione comune di Ventimiglia e della sezione di linea da Ventimiglia alla frontiera ed abroga le misure precedenti in vigore.

---

<sup>11</sup> Le norme relative alla stazione di Ventimiglia e alla linea tra Ventimiglia e la frontiera si riferiscono agli articoli 3 - 5, 7 - 21, 25 e seguenti.

Il capitolo 1° del suddetto Accordo stabilisce, in linea con l'articolo 26 della Convenzione del '51, l'onere finanziario per l'esercizio della sezione di linea da Ventimiglia alla frontiera a carico esclusivo di Ferrovie dello Stato S.p.A.. Di conseguenza, tutti i ricavi e diritti di ogni natura relativi alla sezione di linea Ventimiglia - frontiera appartengono a FS che prende a proprio carico le spese di esercizio della sezione. FS affida l'esercizio completo a SNCF del servizio sulla suddetta sezione di linea (ivi inclusa la manutenzione, il servizio dei treni, etc.). Il capitolo 1° specifica:

**1) le condizioni tecniche di esercizio del servizio da SNCF sulla sezione di linea.**

Sotto il profilo tecnico, all'articolo 1 dell'Accordo '53, si specifica che la società SNCF, per l'esercizio del servizio sulla sezione di linea transfrontaliera è tenuta a conformarsi alla regolamentazione italiana; è invece applicata la regolamentazione di SNCF, su approvazione dell'autorità italiana competente, in tema di circolazione e composizione dei treni, esercizio e monitoraggio tecnico della rete, servizio telegrafico e telefonico.

L'articolo 2 disciplina l'esercizio ferroviario da parte di SNCF sulla sezione di linea transfrontaliera, vietato a FS, ad esclusione dei treni di servizio necessari per effettuare lavori sul tratto Ventimiglia - frontiera, la cui circolazione sarà concordata da rappresentanti di SNCF e FS. L'articolo 4 specifica che SNCF dovrà monitorare lo stato infrastrutturale della sezione di linea e le spese di manutenzione connesse, e presentare un progetto di budget degli interventi di manutenzione a Ferrovie dello Stato S.p.A.

**2) le condizioni e le modalità di rimborso a SNCF delle spese che si assumerà per conto di FS.**

Il servizio ferroviario, sebbene esercito da SNCF, è a carico di Ferrovie dello Stato S.p.A che riceve i ricavi da traffico associati, derivanti dall'applicazione delle tariffe di trasporto in vigore in Italia, nonché contributi di ogni natura associati alla sezione di linea (articolo 7). All'articolo 8 sono regolamentate le modalità di rimborso delle spese effettive sostenute da parte di SNCF, a partire dalle spese di ripristino, di manutenzione e monitoraggio, fatturate a Ferrovie dello Stato S.p.A., alle spese per l'esercizio del servizio sulla sezione di linea. La modalità di rimborso delle spese sostenute da SNCF per l'esercizio del servizio ferroviario sulla sezione di linea da Ventimiglia a Monaco è in forma di tassa forfettaria sui chilometro-treno consuntivati. È specificato che la suddetta tassa forfettaria sarà fissa su intesa delle due amministrazioni italiana e francese e potrà essere revisionata su richiesta di una delle due parti. Il nuovo tasso sarà applicato a partire dalla data che sarà fissata d'accordo dalle due amministrazioni. La tassa forfettaria sarà applicata ai soli treni di servizio commerciale accettati dai servizi delle due amministrazioni contrattuali. Non saranno oggetto di rimborso e quindi inclusi nella tassa forfettaria le spese relative al pagamento di indennità per ritardi, perdite ed avarie di merci, disciplinate invece dalle convenzioni in vigore in materia.

L'articolo 8 specifica che SNCF invierà a Ferrovie dello Stato S.p.A. ogni due mesi, il conto del rimborso che è dovuto in ragione delle percorrenze chilometriche effettuate dai propri treni. La lunghezza della sezione di linea da Ventimiglia alla Stazione utilizzato nel calcolo è di 7,309 km.

Le cifre di ogni spesa (definite al comma 1, 2 e 3 dell'articolo 8, ossia di ripristino, di manutenzione e monitoraggio e di esercizio) saranno accreditate a SNCF nel conto corrente mensile reciproco, durante il mese successivo a quello di trasmissione dei conti associati. Eventuali differenze saranno oggetto di rettifiche, il cui importo, all'atto dell'accettazione, sarà iscritto sul conto corrente successivo. I conti devono essere trasmessi entro la seconda parte del terzo mese che segue il periodo dei due mesi considerati. Dovranno essere accettati, con o senza riserva, nei mesi che seguono la presentazione. Ciascuna amministrazione contrattuale avrà la possibilità di consultare presso gli uffici dell'altra amministrazione i giustificativi dei conti. Non sono accettate richieste di rettifiche sui conti presentante successivamente a due anni.

Il capitolo 2° dell'Accordo del '53 disciplina l'utilizzo comune della stazione di Ventimiglia, gestita da Ferrovie dello Stato S.p.A. per conto delle due amministrazioni di Francia e Italia. Il personale comune della stazione internazionale di Ventimiglia sarà sotto l'autorità di Ferrovie dello Stato S.p.A.; sarà presente un agente di SNCF, denominato "représentant", incaricato di rappresentare gli interessi commerciali, sia pubblici sia verso F.S. L'articolo 11 indica le delimitazioni della stazione di Ventimiglia, dal km 145,769 al km 147,876. L'articolo 12 disciplina l'esercizio dei servizi della stazione, evidenziando che tutti i servizi della stazione ad eccezione dei servizi all'art 17 e del servizio "colis postaux", sono eserciti nell'interesse comune delle due amministrazioni. Nel dettaglio elenca le operazioni effettuate dagli agenti delle Ferrovie dello Stato S.p.A. (sezione A) e le operazioni marginali gestite dagli agenti di SNCF. I successivi articoli disciplinano diversi ulteriori temi relativi alla stazione di Ventimiglia, a partire dai servizi di dogana, telematici e telefonici, di polizia, al materiale rotabile, ai locali e depositi, alle installazioni, ai costi di gestione, ripartizione tra le parti e responsabilità, fino agli eventi quali incidenti ed incendi.

L'Accordo II del 1998 introduce modifiche e aggiunte all'Accordo del 1953 in ragione della messa in servizio dell'infrastruttura del "Chantier de la Roya", che fa parte integrante della stazione comune di Ventimiglia, compresa la sezione di via di raccordo tra il cantiere dalla Roya e la stazione di Ventimiglia. L'accordo II del '98 introduce nel testo dell'accordo del '53 i riferimenti alla sezione di linea dal cantiere dalla Roya alla biforcazione Calandre e specifica che nella stazione di Ventimiglia o stazione comune è incluso anche il cantiere della Roya. È sostituito il comma 5 dell'articolo 8, in materia di modalità di rimborso delle spese di esercizio ferroviario sulla linea, specificando i chilometri di sezione di linea Ventimiglia – frontiera (7,309 km) e i chilometri dell'asse Chantier de la Roya fino alla frontiera (7,946 km). Nell'intero capitolo II è specificata l'integrazione al testo "gare de Vintimille" di "compranant la gara d'escale



marchandises dénommée chantier de la Roya” e sono oggetto di modifica alcuni articoli sempre in ragione della messa in servizio dell’infrastruttura Chantier de la Roya.

#### **4.2 I più recenti sviluppi in tema di convenzione ed accordi**

Gli anni recenti sono stati segnati da sviluppi sul tema della regolazione della sezione di linea tra Ventimiglia e la frontiera, che hanno visto coinvolti gli Stati Italia e Francia, gli operatori ferroviari SNCF Voyageur e Trenitalia e i gestori dell’infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana e SNCF Réseau.

Nel 2018 è stata avviata una corrispondenza tra i presidenti di Regione Liguria Giovanni Toti e il presidente di Région SUD Renaud Muselier, in occasione della quale quest’ultimo suggerisce scambi reciproci tra le due Regioni inclusi i gestori delle reti ferroviarie al fine di garantire la coordinazione dei progetti infrastrutturali in atto finalizzati a garantire l’interoperabilità dei treni (ERTMS) e di favorire il loro finanziamento dall’Unione Europea. Il Presidente Muselier propone inoltre l’elaborazione di una strategia concreta sull’asse Marsiglia-Ventimiglia-Genova, integrando le sfide della transizione ecologica ed energetica nei trasporti. Propone infine, l’organizzazione di un evento comune, a Bruxelles, nel corso del 2019, dopo la votazione finale, da parte del Parlamento Europeo e gli Stati membri dell’Unione europea, dell’integrazione dell’asse Marsiglia-Ventimiglia Genova nel Corridoio del Mediterraneo. A dicembre 2018 il Presidente Toti accetta quanto proposto dal Presidente Muselier, confermando la volontà di avviare un percorso di scambio e coordinazione tra i due paesi.

Nel giugno 2020 il Presidente Muselier riprende lo scambio tra i paesi, evidenziando la necessità di un accordo tra le parti in tema di trasporto ferroviario, ed in particolare, per addivenire ad un finanziamento comune degli abbonamenti dei lavoratori italiani in Francia.

Il presidente Toti nell’agosto 2020, in risposta alla richiesta del presidente di Région SUD, suggerisce di costituire un tavolo di lavoro tecnico comune al fine di risolvere definitivamente le problematiche del trasporto transfrontaliero e in vista della nuova programmazione 2021-2027. Introduce inoltre la necessità di trattare anche l’attivazione di una linea di trasporto internazionale su gomma tra Ventimiglia e la Francia.

In data 9 febbraio 2021 il presidente della Région SUD richiede alla Regione Liguria un contributo al finanziamento del servizio ferroviario transfrontaliero di trasporto di persone che collega il territorio francese con la stazione di Ventimiglia. Tale richiesta ha avuto origine dalla revisione dei conti effettuata nel 2019 dalla Corte dei Conti francese in merito ai trasporti ferroviari rapidi a livello regionale. La Corte dei Conti ha raccomandato alla Région SUD di assicurarsi che i contribuenti regionali non debbano sostenere i costi relativi agli spostamenti degli utenti provenienti dall’esterno del territorio francese, finanziati ad ora integralmente dalla Regione stessa e del Principato di Monaco. È stato evidenziato infatti il finanziamento da parte del Principato di Monaco, a seguito del raggiungimento di un accordo nel 2020, per i costi del servizio ferroviario all’interno del suo territorio. Si evidenzia di conseguenza la necessità di un rapido avvio delle trattative tra i rispettivi enti al fine di definire un accordo per definire il necessario e legittimo contributo

della Regione Liguria al finanziamento del servizio TER su Ventimiglia. Il presidente Muselier riporta inoltre l'opportunità di chiedere allo Stato Italiano e allo Stato francese di porre fine alle convenzioni internazionali risalenti agli anni '50 in materia di traffico transfrontaliero, divenute totalmente inadeguate in seguito al passaggio delle competenze delle ferrovie alle Regioni dei rispettivi paesi.

Il 30 marzo 2021, a seguito della suddetta comunicazione e della volontà della parte francese di avviare apposite trattative per il raggiungimento di un accordo in tema di trasporto transfrontaliero, il presidente Toti prende contatto con i competenti Ministeri, considerato che la definizione della problematica sottoposta coinvolge temi che non rientrano nelle strette competenze regionali (art. 4 del Dlgs 422/1997), e sollecita l'intervento degli stessi Ministeri sulla questione che risulta di fondamentale importanza per le esigenze di mobilità transfrontaliera dei lavoratori residenti nella Regione Liguria e per garantire la continuità territoriale tra gli Stati. Il Ministro degli affari esteri prende atto della richiesta, già oggetto di approfondimenti, ed assicura piena collaborazione.

La normativa nazionale di base del Trasporto Pubblico Locale, ossia il Decreto Legislativo 422/1997, riguardante il conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, attribuisce, all'articolo 4, la competenza dello Stato nella materia del servizio pubblico di trasporto regionale e locale, relativamente ad accordi, convenzioni e trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e merci.

A latere, il 17 febbraio 2021 il presidente Muselier informa altresì il presidente Toti della richiesta fatta da Région SUD a Rete Ferroviaria Italiana in merito all'aggiornamento dell'elettrificazione della stazione di Ventimiglia.

Il 1° aprile 2021 il presidente Toti comunica al presidente Muselier di aver informato i competenti Ministeri italiani della problematica evidenziata da Région SUD, in quanto non rientrante nelle strette competenze regionali bensì dello Stato Italiano.

Il 20 luglio 2022 il presidente Muselier riprende gli scambi con il presidente ligure e rappresenta nuovamente le problematiche relative al trasporto ferroviario transfrontaliero, riprendendo la convenzione del '51 alla base e le relative disposizioni in materia di finanziamento del servizio. Evidenzia la richiesta a SNCF di riprendere la fatturazione a Trenitalia prevista dalla convenzione stessa sulla base dei treni\*chilometri consuntivati tra il punto di frontiera e la stazione di Ventimiglia, al netto degli introiti commerciali percepiti. Richiede il rinnovato interesse a riprendere il corso normale della convenzione del '51 ed evidenzia che in mancanza di un accordo la Région PACA dovrà ridurre i collegamenti TER diretti a Ventimiglia e limitare l'applicazione della fascia tariffaria regionale ai soli territori francese e monegasco.

A fronte della richiesta di Région Sud alla Regione Liguria di una contribuzione a copertura dei mancati ricavi per le scontistiche cokesse anche ai cittadini italiani che lavorano in Francia è stato realizzato uno specifico studio nel Marzo 2022.

Il presidente regionale Toti il 5 ottobre 2022 in risposta alla suddetta comunicazione informa il presidente Muselier della competenza statale e non regionale del trasporto ferroviario transfrontaliero.

Accanto agli scambi tra le autorità francesi e italiane, i recenti sviluppi evidenziano problematiche connesse anche al pagamento del pedaggio da parte di SNCF a RFI per la tratta dal confine alla stazione di Ventimiglia in forza dei medesimi accordi del 1953.

Il percorso di scambio e collaborazione tra le parti francesi e italiane è continuato nel corso del 2023 con l'organizzazione di specifici tavoli tecnici.

#### *4.2.1 Lo studio "Transfrontalieri francesi in Liguria"*

In conseguenza alla richiesta di Région Sud alla Regione Liguria di una contribuzione di circa 2,3 milioni di euro a copertura dei mancati ricavi per le scontistiche concesse anche ai cittadini italiani che lavorano in Francia è stato realizzato nel Marzo 2022 lo studio "Transfrontalieri francesi in Liguria" da parte della società TeMA s.r.l. Lo studio è stato commissionato da Regione Liguria al fine di stimare l'impatto economico dei transfrontalieri francesi che lavorano in Liguria e utilizzano il treno per spostarsi.

La stima dell'impatto in termini economici è stata effettuata sulla base dei dati a disposizione di Regione Liguria, in particolare del documento "Desserte TER de Ventimille" che evidenzia la quantificazione dei costi (quali mancati ricavi) generati dai transfrontalieri italiani in termini di compenso per le agevolazioni tariffarie.

Le richieste economiche da parte di Région Sud sono pari a 2,3 milioni di euro per 1.312 abbonati considerati, ossia 1.753 euro all'anno pro-capite di mancati ricavi. A partire da tali dati, lo studio si concentra sui transfrontalieri francesi che lavorano in Italia e analizza il livello di sconto degli abbonamenti ferroviari in Liguria.

Le stime effettuate evidenziano uno sbilanciamento tra il numero dei transfrontalieri italiani e dei transfrontalieri francesi, raggiungendo un rapporto di circa 1/10 tra transfrontalieri francesi ed italiani.

#### *4.2.2 Primo incontro istituzionale di marzo 2023*

Il 10 Marzo 2023 è stato effettuato un incontro istituzionale del sottogruppo di lavoro italiano in preparazione dell'incontro online del 17 Marzo 2023 con le autorità e gli attori francesi sul tema della regolazione dei collegamenti ferroviari transfrontalieri al valico di Ventimiglia.

Erano presenti all'incontro oltre a Regione Liguria, Martin Brook per il Ministero degli esteri, Enrico Pujia per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Salvatore D'Alfonso per RFI, Federica Follesa e Alberto Gallo per Trenitalia.

La richiesta di Région PACA di un contributo italiano a SNCF per il servizio ferroviario offerto sulla linea Francia – Ventimiglia nasce in quanto i cittadini italiani si avvalgono dei servizi ferroviari offerti da SNCF e conseguentemente delle tariffe francesi. La Regione e i soggetti istituzionali francesi sostengono

che gli attori italiani debbano contribuire economicamente, appoggiandosi alla Convenzione del 1951 tra Italia e Francia relativa alle stazioni di Modane e Ventimiglia ed alle sezioni di linea di frontiera.

RFI ha erogato il contributo a SNCF fino al 2005 (da intervento di D'Alfonso), successivamente interrotto per l'assenza di un accordo tra SNCF e RFI sulla programmazione dei servizi ferroviari interessanti la linea, prima concordati invece tra le parti.

La richiesta di un contributo italiano da parte francese sembra riguardare il periodo futuro di esercizio, in qualità di compartecipazione ai servizi resi da SNCF, e non sembra invece costituire una richiesta di debito pregresso. Si ipotizza che il contributo italiano potrebbe essere valutato sulla base delle statistiche di domanda di trasporto, tenendo conto del flusso di passeggeri da e verso la Francia (pendolari od occasionali) e di offerta di trasporto (corse offerte per fasce orarie). I soggetti francesi ribadiscono la necessità di una compartecipazione italiana, evidenziando che lo stesso già avverrebbe da parte del Principato di Monaco.

Un altro tema trattato da Région PACA riguarda il blocco del pagamento del pedaggio a RFI da parte di SNCF per l'esercizio sulla linea italiana dalla frontiera a Ventimiglia. Si evidenzia inoltre che SNCF non ha proceduto alla richiesta delle tracce orario a RFI sulla sezione di linea in questione.

La linea d'azione italiana evidenzia che la parte italiana non si ritiene inadempiente rispetto alla Convenzione, ritenendo invece la stessa superata dalla normativa europea (Regolamento 1370/2007).

La Regione Liguria fa presente che i servizi ferroviari regionali liguri oggetto di OSP riguardano collegamenti su tratte interamente italiane e si fermano alla stazione di Ventimiglia. Le tariffe regionali applicate sono le medesime per ogni utente, indipendentemente dalla nazionalità.

Durante la riunione si evidenzia la necessità di una reciprocità di trattamento tra Italia e Francia in relazione alla stazione di Ventimiglia. Sono infatti presenti sulla Cuneo – Ventimiglia servizi regionali italiani (contribuiti da Regione Piemonte e non da Regione Liguria) dove sono applicate due differenti tariffe: la tariffa nazionale per i viaggi da Italia ad Italia e la tariffa internazionale per i viaggi da Italia a Francia e viceversa. SNCF riceve una parte degli introiti dei biglietti internazionali senza di fatto esercire il servizio.

Attualmente sulla linea Cuneo – Ventimiglia Rete Ferroviaria Italiana sostiene i costi di manutenzione che interessano anche l'infrastruttura ferroviaria francese; costi che dovrebbero essere a carico di SNCF Réseau in quanto monopolio naturale. L'attribuzione dei costi è attualmente in avanzata fase di rinegoziazione, dopo un lungo e articolato iter, e si sostiene che tale situazione, seppur a favore della posizione italiana, non debba essere addotta al tavolo di discussione in oggetto, in quanto rischierebbe di rimettere in discussione i rapporti tra i due Stati sulla Cuneo – Ventimiglia.

Si rileva, inoltre, che mentre il Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione e Trenitalia S.p.A. (per gli anni 2018 – 2032) è pubblico, il contratto per i servizi ferroviari di interesse affidati attualmente a SNCF non è stato pubblicato. Ciò crea certamente una

situazione disequilibrata di informazione, in cui la parte italiana è caratterizzata da maggiore trasparenza, coerentemente con le linee guida comunitarie.

Sono stati presi in esame casi analoghi di servizi transfrontalieri attivi in altri contesti alpini italiani sottolineando che l'eventuale accettazione della richiesta francese di contribuire a servizi transfrontalieri già eserciti da operatori esteri potrebbe costituire un caso unico in Italia. Sono portati ad esempio i servizi transfrontalieri compartecipati (da intervento di Follesa), i servizi svolti tra l'Italia e l'Austria, non erogati da Trenitalia (da FUC – Ferrovia Udine Cividale), caratterizzati da un accordo di finanziamento bilaterale e sviluppato nell'ambito del Progetto Europeo MICOTRA (Miglioramento Collegamenti Transfrontalieri). Analogamente è inoltre attivo il collegamento ferroviario transfrontaliero Innsbruck-Lienz contribuito da Verkehrsverbund Tirol (VVT) e dalla Provincia di Bolzano.

Si evidenzia tuttavia che tali servizi costituiscono offerta “aggiuntiva” rispetto allo storico dei servizi presenti ed entrambi sono in fase di crescita e di sviluppo, nonché sinergicamente valorizzati dagli Enti di entrambi i paesi coinvolti.

In occasione dell'incontro del 17 Marzo 2023 si sottolinea la necessità di rilevare i dettagli della richiesta che saranno illustrati da parte francese. In linea generale, il tavolo di parte italiana concorda sul fatto che le richieste francesi siano scarsamente ricevibili e non pienamente coerenti con le direttive europee sul libero scambio di passeggeri e merci. La Convenzione e l'Accordo del 1951/1953 non risultano inoltre applicabili in considerazione del mutato contesto di riferimento.

L'accettazione delle richieste francesi, inoltre, potrebbe costituire un caso precedente per altri contesti analoghi alpini non solo interessanti la Francia.

Non sarebbe chiara, inoltre, la proposta operativa alternativa di SNCF in caso di sospensione dei servizi di collegamento ferroviario a Ventimiglia sulla linea costiera. Il tavolo si riserva di verificare la capacità infrastrutturale delle stazioni francesi appena al di là del confine, per chiarire le possibilità di attestamento dei numerosi servizi attualmente transfrontalieri e in ribattuta a Ventimiglia. Nel dettaglio sono state oggetto di approfondimento le stazioni di:

- Menton Garavan: fermata in territorio francese, con 2 binari di corsa. Attualmente i treni francesi provenienti da Ventimiglia vi sostano per pochi minuti per i controlli della Gendarmerie francese. È caratterizzata da una scarsa capacità di attestamento dei treni.
- Menton: stazione con binari di corsa e più binari di ricovero. Attualmente alcuni treni francesi già si attestano in stazione. La capacità della stazione potrebbe comunque essere insufficiente per l'attestamento di tutti i servizi oggi transfrontalieri. La stazione, il fabbricato viaggiatori di Mentone e le aree adiacenti, infine, sono attualmente interessate da importanti lavori di riqualificazione e potenziamento, previsti in completamento a metà 2024.

#### 4.2.3 Secondo incontro istituzionale di marzo 2023

Il 17 marzo 2023 si è svolto un incontro in web conference del Gruppo di lavoro Italia – Francia sul tema della regolazione dei collegamenti ferroviari transfrontalieri al valico di Ventimiglia.

Erano presenti all'incontro per DREAL PACA (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur) Jean Michel Palette e Florent Moretti; per Région PACA Christophe Pauchon, Danye Aboki, Nicolas Rouby; per SNCF Voyageurs Charles Cressan, Myriam Godinot, André Gomila ; per il Ministero Italiano Enrico Pujia, Salvatore D'Alfonso ; per Regione Liguria Gabriella Rolandelli e Raffaele Cattani e, per RFI Federica Castellana, Federica Folesa e Alberto Gallo.

Durante l'incontro sono stati affrontati i seguenti temi: il contesto economico (offerta e domanda), il contesto giuridico vigente, i costi del servizio e le linee di azioni.

##### 1. Contesto economico (offerta e domanda)

Il servizio 2023 offerto da SNCF sulla linea ferroviaria Ventimiglia – Grasse è caratterizzato da una frequenza di treni regionali di 30 minuti, 65 treni al giorno, 24.000 treni l'anno e servizi offerti per 175.000 treni km/anno.

I dati di frequentazione rilevano nel 2022 più di 1 milione di viaggi legati alla stazione di Ventimiglia, venduti da SNCF, evidenziando una forte ripresa dopo il COVID-19 per arrivare ai valori del 2019 (1,2 milioni di viaggi). I dati di frequentazione evidenziano la presenza di flussi di pendolari connessi alla stazione di Ventimiglia. Si rilevano circa 900 discese in più nella stazione di Ventimiglia il venerdì per la presenza del mercato settimanale.

Gli abbonamenti mensili legati alla stazione di Ventimiglia sono circa 850. Il prezzo dell'abbonamento mensile Ventimiglia – Mentone è di 37 Euro, il biglietto di corsa singola Andata e Ritorno è pari a 7 Euro. Si evidenzia un impatto di 1,7 Milioni di Euro per effetto degli abbonamenti.

La Région Sud con la partecipazione del Principato di Monaco ha sostenuto importanti investimenti in materiale rotabile e convogli. La Région Sud ha messo in atto azioni per l'apertura alla concorrenza dei servizi ferroviari e intende rinnovare gli accordi ferroviari interregionali ed internazionali; ha stipulato contratti di deroga del servizio pubblico ferroviario per due lotti:

- Contract de Délégation de Service Public - LOT 1 tra Région Sud e Transdev (2024 - 2033);
- Contract de DSP - LOT 2 tra Région Sud e SNCF SUD AZUR (2025 - 2034).

È in corso di negoziazione una nuova convenzione tra Région Sud e SNCF; nel prossimo futuro saranno firmate nuove convenzioni con il Principato di Monaco e con Regione Piemonte per il servizio Navettes Tende Limone e avviate le procedure di DSP per i lotti 3 e 4.

##### 2. Contesto giuridico vigente

È attualmente in vigore la Convenzione del '51 per la stazione di Ventimiglia e la sezione di linea ferroviaria compresa tra questa stazione e la frontiera. L'art. 26 attribuisce il finanziamento del servizio ferroviario sulla sezione di linea tra Ventimiglia e la frontiera in capo alle ferrovie italiane.

Région Paca evidenzia la corrispondenza avvenuta negli ultimi anni con la Regione Liguria ed in particolare l'ultima comunicazione ricevuta da parte di Regione Liguria che informava che la materia di cui trattasi non era di competenza regionale ma statale. Non sono più stati ricevuti riscontri.

Si ricorda che fino al 2006 la convenzione, con il relativo finanziamento, è stata attuata, mentre dal 2006 Ferrovie dello Stato ha comunicato di non avere alcun interesse commerciale sulla linea e non ha più pagato a SNCF il contributo per il servizio ferroviario.

Di contro, RFI negli anni precedenti ha richiesto a SNCF il pagamento del pedaggio sulla linea.

Il Ministero italiano (nella persona di Enrico Pujia) esprime la propria contrarietà al riferirsi alla convenzione come base normativa di riferimento, in quanto si ritiene già superata dalle normativa europea in tema di libera concorrenza. È necessario rivedere la convenzione, in linea con quanto effettuato con la convenzione degli anni 70 sulla linea Cuneo-Ventimiglia.

Région Paca evidenzia l'interesse reciproco nel rivedere la convenzione, ribadendo che solo fino al 2006 la sezione di linea è stata finanziata dall'Italia. Considerando che non sono stati rescissi i trattati del '51', evidenzia che sarebbe necessario definire l'autorità governativa competente per lo stato Italiano al fine della revisione degli accordi.

Il Ministero italiano (nella persona di Salvatore D'Alfonso) sottolinea la differenza tra il tema della libera concorrenza al mercato e il tema dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico tramite gara di competenza dell'Autorità competente. Evidenzia che non è possibile comparare la convenzione in oggetto con la convenzione Cuneo – Ventimiglia relativa alla sola gestione e manutenzione dell'infrastruttura. Il Ministero italiano sottolinea la presenza sui treni SNCF non solo dei cittadini italiani ma anche francesi (con focus sui francesi che frequentano il mercato settimanale di Ventimiglia il venerdì). È di competenza di Région Paca disciplinare il sistema tariffario ed i relativi abbonamenti prima di mettere a gara i servizi ferroviari oggetto di affidamento.

Il Regolamento Europeo 1370/2007 scinde la competenza in materia di servizi e la competenza in materia di infrastruttura. Nel dettaglio, a differenza della convenzione '51, attualmente il servizio ferroviario e l'infrastruttura ferroviaria sono affidate a due differenti società della stessa holding. Si ritiene dunque che la nuova società (Trenitalia) non è tenuta a pagare i servizi a SNCF, contributo che non potrebbe in ogni caso versare in quanto società di trasporti ed in quanto ha firmato nel 2004 un contratto di servizio con Regione Liguria. Oggetto di possibile discussione può essere il canone dei treni francesi per entrare in Italia. Si ribadisce che la convenzione ha perso validità a seguito dell'introduzione del Regolamento 1370/2007.

La Région Paca specifica che la Convenzione Cuneo – Ventimiglia è stata citata come esempio solo in materia di ridefinizione della convenzione. L'interruzione del pagamento del contributo per i servizi francesi è ingiustificata, in quanto Trenitalia ha comunicato che contribuisce ai soli servizi “preventivamente indicati come di proprio interesse commerciale”. Per gli anni successivi (al 2003) Trenitalia ha contestualmente ribadito di non ritenere necessario tali treni, non di proprio interesse commerciale, e d'altra parte, ha sottolineato che SNCF non ha mai preventivamente presentato la propria offerta regionale.

Il Ministero italiano (Enrico Pujia) chiede il motivo per il quale la Francia per i 17 anni intercorsi tra l'ultimo anno di pagamento del corrispettivo e la prima corrispondenza in tema di convenzione non ha richiesto il pagamento del corrispettivo.

La Regione Liguria (nella persona di Gabriella Rolandelli) interviene per specificare che i servizi ferroviari oltre Ventimiglia non sono di competenza della Regione Liguria, quest'ultima ha competenza dei soli servizi ferroviari regionali. La linea Ventimiglia – Mentone rimanda a tematiche internazionali.

La parte francese, in risposta al ministero italiano, comunica che hanno richiesto il ritorno al pagamento del contributo negli ultimi anni, in ragione dell'avvertimento di RFI di bloccare l'ingresso dei treni francesi all'infrastruttura italiana in caso di mancato pagamento del pedaggio per l'utilizzo della rete e dalla richiesta della Corte dei Conti di riscuotere i suddetti costi. Si sottolinea la necessità di contribuire alle spese di questo servizio ferroviario, in quanto di interesse dei cittadini sia italiani sia francesi. In quanto autorità organizzatrice la Région Paca dovrà trasferire le risorse ai nuovi gestori dei servizi, per cui chiede il contributo italiano.

### *3. Costi del servizio*

La parte francese evidenzia i costi sostenuti per i servizi sulla sezione di linea Ventimiglia – Mentone, con riferimento all'anno 2021. Sono stati erogati 181.636 treni km/anno. Il costo operativo chilometrico è pari a 31 Euro/km, le spese in conto capitale (CAPEX) 3,4 Euro/km, il canone CAPEX 0,6 Euro/km, mentre gli incassi medi considerati ammontano a 1,2 milioni di Euro, tradotti in 6,6 Euro/km per il calcolo delle “spese – incassi” sulla sezione di linea di interesse. Sulla base di tali parametri il finanziamento richiesto ammonta a 5 milioni di Euro.

Il Ministero italiano ritiene sovrastimato il parametro chilometrico considerato per i costi operativi (31 Euro/km).

### *4. Linee di azione*

Il Ministero Italiano evidenzia la necessità di effettuare una denuncia reciproca della convenzione ed avviare un percorso di valutazione tecnica della convenzione dopo aver individuato con la Regione Liguria l'autorità competente in materia per la parte italiana.

La Région Paca, sottolineando che la volontà di denunciare la convenzione implica implicitamente l'attuale validità della stessa, afferma la volontà di trovare un accordo per il periodo futuro di esercizio,



attraverso un percorso di analisi e valutazione della validità dei testi giuridici e una condivisione dei dati al fine di addivenire ad una nuova convenzione. La richiesta del contributo sembrerebbe riguardare il 2022 e gli anni futuri. Il contributo richiesto allo stato italiano è un valore marginale rispetto al corrispettivo dato da Région Paca al fine di svolgere il servizio sulla linea, pari a 300 Milioni di Euro.

Il Ministero Italiano sottolinea l'esigenza di un percorso di "reciprocità" non riguardante la sola linea Ventimiglia – frontiera.

Al termine della riunione si evidenzia la necessità di definire una governance, gruppi di lavoro e un programma associato.

### 4.3 Il progetto INFORAILMED

Il progetto INFORAILMED, gestito dalla Région PACA e dalla Regione Liguria, in collaborazione con il Principato di Monaco, con il cofinanziamento del programma europeo ALCOTRA, ha perseguito l'obiettivo generale di migliorare il collegamento ferroviario transfrontaliero tra Nizza e Sanremo.

La cooperazione istituzionale tra la Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Regione Liguria e il Principato di Monaco avviata con il progetto INFORAILMED persegue diversi obiettivi:

- La definizione di una politica ferroviaria transfrontaliera comune;
- La gestione e lo sviluppo dell'offerta di trasporti transfrontalieri;
- La garanzia che i gestori dell'infrastruttura attuino i loro compiti di manutenzione e di ammodernamento della linea ferroviaria tra Nizza-Ventimiglia-Imperia, in condizioni soddisfacenti, nel rispetto degli impegni di massima fruizione;
- La verifica della capacità degli operatori ferroviari di svolgere i loro compiti di servizio pubblico, prestando garanzie sull'ottimizzazione della qualità e dei costi;
- La sostenibilità dei risultati del progetto INFORAILMED (pubblicità degli orari, centro per la mobilità, schermi leggeri nelle stazioni, etc.)

Lo "Studio di animazione della cooperazione istituzionale tra Regione Liguria, Région PACA e Principato di Monaco", realizzato nell'ambito del progetto INFORAILMED, fornisce il quadro giuridico al 2014 relativo alla gestione delle infrastrutture ed alla gestione del servizio ferroviario regionale di passeggeri nei collegamenti tra Nizza e Imperia, via Monte Carlo. Di seguito si riporta il risultato d'analisi del quadro giuridico al 2014 sviluppata nell'ambito del progetto INFORAILMED, con riferimento ai tre paesi coinvolti:

- Autorità Organizzatrice dei trasporti (AOT): è l'ente pubblico incaricato di definire la politica del servizio di trasporto e la relativa politica tariffaria:
  - In Francia le regioni sono la AOT. La Région PACA è *de facto* AOT dalla stazione di Ventimiglia fino al confine.

- In Italia le regioni sono la AOT. La regione Liguria è AOT per la parte italiana della linea fino a Ventimiglia.
- A Monaco le decisioni sui servizi ferroviari regionali sono di competenza della Région PACA, secondo i termini del contratto di concessione con SNCF.
- Gestore dei servizi:
  - In Francia SNCF nel 2014 è operatore monopolistico del trasporto ferroviario regionale di passeggeri.
  - In Italia la gestione del servizio ferroviario regionale passeggeri è aperta alla concorrenza. Nella Regione Liguria Trenitalia si è aggiudicata la gestione del servizio fino al 2032.
  - A Monaco SNCF gestisce il servizio ferroviario.
- Gestore dell'infrastruttura:
  - In Francia fino al 2014 RFF era il gestore dell'infrastruttura ferroviaria in tutta la parte della linea che si trova in territorio francese. Ad oggi risulta essere SNCF Réseau il gestore dell'infrastruttura ferroviaria.
  - In Italia la gestione dell'infrastruttura è in capo a RFI ed è regolata da Accordi di Programma Quadro.
  - A Monaco è stata affidata la gestione dell'infrastruttura a SNCF.
- Autorità incaricata per il trasporto regionale transfrontaliero
  - In Francia la Région PACA può organizzare servizi ferroviari regionali transfrontalieri sulla base dell'articolo L2121-7 del Codice dei trasporti.
  - In Italia lo Stato italiano mantiene la competenza esclusiva per l'organizzazione del trasporto regionale transfrontaliero in conformità con le disposizioni di cui all'articolo 4 del d. lgs. 19 Novembre 1997 n° 422.
  - il Principato di Monaco non esercita competenze organizzative sul servizio regionale trasporto passeggeri (TER PACA). Tuttavia la necessità di assumere tali competenze è essenziale per organizzare un processo di cooperazione transfrontaliera. Una modifica dell'accordo in tale direzione diventa quindi un prerequisito per strutturare la cooperazione transfrontaliera del trasporto regionale ferroviario transfrontaliero di passeggeri.

Si evidenzia che il percorso per il miglioramento dei servizi transfrontalieri richiede una formula di partenariato che superi i vincoli istituzionali di ogni paese coinvolto (Italia, Francia e il Principato di Monaco). Le attività del progetto hanno individuato 3 fasi sequenziali di sviluppo del servizio ferroviario regionale transfrontaliero:

- Brevissimo periodo (Primo cambio orario): miglioramento delle coincidenze nella stazione di Ventimiglia in fascia di punta mattinata (da Liguria →MC/PACA) e serale (da PACA/MC → Liguria) intervenendo sull'orario di treni "strategici" per l'utenza pendolare.
- Breve periodo (2015-2018, secondo quanto indicato dal Progetto): una coincidenza garantita e sistematica a Ventimiglia tra le 8 coppie/g "Savona – Ventimiglia" con analoghe 8 coppie/g di treni ad orario cadenzato sulla relazione Ventimiglia – Cannes con il tempo di attesa pari a 7 minuti.
- Medio-Lungo Termine (2019-2022): Tale fase riguarda l'inserimento delle 8 coppie/g di treni "passanti" transfrontalieri "Savona – Cannes", già messe in coincidenza nella fase di intervento precedente, e delle ulteriori 8 coppie/g di treni passanti "Imperia – Nizza" sulla traccia oraria dei treni ad orario cadenzato Ventimiglia – Nizza. L'esercizio dei 16 treni passanti richiede un fabbisogno complessivo, incluse scorte, di ulteriori 8 composizioni di treni 'bi-sistema'.

Le ipotesi di intervento formulate riguardano progressivamente un interscambio ottimizzato al confine, la prosecuzione con cambio locomotore ma senza rottura di carico ed eventualmente anche del personale di condotta e scorta.

Lo studio delle soluzioni relative alle forme di partenariato ai fini di realizzazione degli scenari di sviluppo individua il GECT (Gruppo europeo di cooperazione territoriale) quadripartito (Principato di Monaco e regioni PACA e Liguria e Stato italiano) come soluzione giuridica ottimale per associare i quattro partner competenti secondo la legislazione vigente di ciascun paese.

#### **4.4 I casi analoghi di servizi ferroviari transfrontalieri**

Il presente studio ha approfondito tre casi analoghi di servizi ferroviari transfrontalieri attivi in Nord Italia, in particolare:

- Ferrovia Mendrisio – Varese: linea ferroviaria internazionale tra Mendrisio (Svizzera) e Varese (Lombardia), disciplinata da un'Intesa tra Regione Lombardia e Cantone Ticino per la gestione coordinata della linea, sottoscritta nel 2011, e ratificata da Regione Lombardia con legge n.18 del 25/10/2021 (in blu scuro in Figura 4);
- Ferrovia Domodossola – Briga: linea ferroviaria internazionale che collega Briga, in Svizzera, a Domodossola, in Italia, attraverso il traforo del Sempione. Il servizio è disciplinato dai singoli contratti di affidamento: sulla sezione di rete italiana dal contratto tra Agenzia della Mobilità Piemontese e BLS, sulla sezione di rete svizzera dalla concessione da parte del Canton Vallese a BLS. Alla base vi è la Convenzione tra la Svizzera e l'Italia per il rinnovo della concessione relativa al collegamento della rete ferroviaria svizzera con la rete italiana, in vigore dal 2008 per 99 anni (in azzurro);

- Ferrovie Domodossola – Locarno: linea ferroviaria internazionale a scartamento ridotto che collega Domodossola, in Italia, a Locarno, in Svizzera. È disciplinata dalla Convenzione tra la Svizzera e l'Italia entrata in vigore nel 1924. I due Stati assicurano l'esercizio in base alle concessioni in vigore in Svizzera per il tratto da Locarno a Camedo (Fart SA) ed in Italia da Domodossola alla frontiera (SSIF). Il materiale rotabile è interoperabile e non ci sono rotture di carico (in verde).



*Figura 9. I casi analoghi di servizi ferroviari transfrontalieri*

#### 4.4.1 *Ferrovia Mendrisio - Varese*

In ottica di sviluppo di un'offerta integrata di servizi di trasporto ferroviario regionale sulle linee transfrontaliere della Regione Insubrica, il 25 novembre 2011 è stata sottoscritta un'Intesa tra la Regione Lombardia della Repubblica Italiana e la Repubblica e Cantone Ticino della Confederazione Svizzera per la gestione coordinata della linea Mendrisio – Varese e lo sviluppo del servizio ferroviario nella Regione Insubrica.

L'intesa definisce la ripartizione dei costi di esercizio dei servizi ferroviari sulla linea Mendrisio – Varese (quali Albate – Como – Chiasso – Mendrisio – Varese e Bellinzona – Lugano – Mendrisio – Varese – Malpensa) tra le due parti Italia e Svizzera sulla base del principio di territorialità: Regione Lombardia e Cantone Ticino contribuiscono a finanziare la parte del servizio ferroviario che si svolge sul proprio territorio (art.4). In deroga al principio di territorialità, in ragione dell'interesse elvetico per il collegamento ferroviario

tra il Ticino e l'Aeroporto di Malpensa, per la tratta da Varese a Malpensa, il servizio gode di un cofinanziamento al 50% da parte del Cantone Ticino.

In tema di sistema tariffario integrato le parti si impegnano ad introdurre titoli di viaggio transfrontalieri, quali biglietti di corsa semplice, abbonamenti, carte per più corse, carte giornalieri, integrati nei rispettivi sistemi tariffari nazionali e regionali.

A seguito della scadenza della validità dell'Intesa (di durata pari a 5 anni, rinnovata tacitamente per altri 5 anni), con deliberazione di giunta della Regione Lombardia 4931 del 29/06/2021 è stata approvata la proposta di legge "ratifica dell'Intesa tra la Repubblica e Cantone Ticino e la Regione Lombardia, concernente lo sviluppo della mobilità transfrontaliera tra il territorio ticinese e quello lombardo". La Regione Lombardia, con legge n.18 del 25/10/2021 ha ratificato l'intesa.

Nella prospettiva di migliorare le relazioni transfrontaliere tra i reciproci territori, il progetto di intesa di ratifica è finalizzato a definire la pianificazione futura delle reti di trasporto pubblico ferroviario e automobilistico, ed in particolare nei campi della pianificazione dell'offerta ferroviaria transfrontaliera a breve e medio termine (art.1), offerta transfrontaliera a lungo termine quale base per la pianificazione infrastrutturale (art.2) e sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico su gomma transfrontaliero (art.7). L'intesa, il cui schema è stato approvato con d.g.r. XI/2944 del 16/3/2020, è stata sottoscritta il 29/4/2020 dal Presidente di Regione Lombardia, dall'Assessore regionale alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile e dal Presidente e dal Cancelliere del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. La sottoscrizione dell'intesa ha confermato il percorso di fattiva collaborazione già in atto a partire dall'intesa del 2011. Nel dettaglio, dal 2018, in ragione dell'attivazione della nuova Ferrovia Mendrisio Varese (FMV) è stato dato avvio al servizio ferroviario transfrontaliero, attraverso il valico di Stabio, costituito da tre linee suburbane con una frequenza di servizio di 60 minuti (linea S50 Bellinzona – Mendrisio – Varese – Malpensa, linea S40 Como S.G. – Mendrisio – Varese, linea S10 Bellinzona – Mendrisio – Como S.G).

In linea con l'Intesa originaria, il finanziamento delle prestazioni dei servizi transfrontalieri a carico degli enti pubblici avviene secondo il principio di territorialità; per i servizi in territorio italiano, esso è regolato dal Contratto di servizio tra Regione Lombardia e l'impresa ferroviaria affidataria del servizio (attualmente Trenord); per i servizi in territorio svizzero, è regolato dal Mandato di prestazione tra Cantone Ticino e l'impresa ferroviaria concessionaria del servizio (FFS). In deroga a questo principio, gli oneri per il servizio transfrontaliero regionale di base fra Varese e Malpensa (con frequenza oraria) sono a carico di Regione Lombardia e Cantone Ticino per il 50% ciascuno. Di conseguenza, limitatamente a tale servizio, il Cantone riconosce alla Regione Lombardia un contributo pari al 50% del costo complessivo sostenuto dalla Regione stessa.

Il servizio ferroviario tra Regione Lombardia e Cantone Ticino interessa più fermate delle due aree, differenziandosi dal servizio ferroviario attivo sulla sezione di linea Ventimiglia - frontiera in quanto quest'ultimo si configura come uno sconfinamento dei treni francesi fino alla stazione di Ventimiglia. Il

materiale rotabile utilizzato sulla linea Ventimiglia – Grasse inoltre non è configurato per circolare sulla rete ferroviaria italiana oltre la stazione di Ventimiglia. Il servizio attivo tra Lombardia e Cantone Ticino è offerto da entrambe le società affidatarie del servizio in Italia ed in Svizzera con materiale rotabile interoperabile, confermando l'interoperabilità stessa della linea. I treni sono acquistati sia dalla parte italiana sia dalla parte svizzera e messi in esercizio sulla linea; a seconda dall'utilizzo dei treni è versato un contributo da parte da una delle due parti all'altra parte che impiega in quel momento più treni per offrire il servizio.

Le imprese ferroviarie accettano reciprocamente le tariffe dei titoli di viaggio transfrontalieri fissate e commercializzate dall'azienda italo - svizzera TILO, nata nel 2004 da una *joint venture* paritetica tra Trenitalia (sostituita dal 2011 da Trenord) e le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) al fine di sviluppare e gestire il traffico ferroviario transfrontaliero tra la Lombardia ed il Cantone Ticino.

L'attiva collaborazione tra le parti si concretizza nella gestione coordinata del servizio e nella definizione della programmazione dei servizi in termini di orari, tra la Regione Lombardia, il Cantone Ticino le due imprese ferroviarie e i due gestore dell'infrastruttura. La tariffa TILO si configura come ulteriore accordo.

Con riferimento all'iter per la sottoscrizione di intese ed accordi internazionali esso è disciplinato dall'articolo 117, comma 9, della Costituzione, che specifica che *“nelle materie di sua competenza la Regione può concludere accordi con Stati e intese con enti territoriali interni ad altro Stato, nei casi e con le forme disciplinati da leggi dello Stato”*. Si evidenzia, di contro, che il potere della Regione di concludere intese in materie rientranti nella sua competenza, quali i trasporti, non deve porsi in contrasto con la legislazione esclusiva dello Stato nelle materie di politica estera (art.117, comma 2, lett. a della costituzione). Al fine di assicurare tale uniformità, l'art.6 *“attuazione dell'articolo 117, quinto e nono comma, della costituzione sull'attività internazionale delle Regioni”*, comma 3, della legge n.131 del 5 giugno 2003<sup>12</sup>, stabilisce che: *“le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di propria competenza legislativa, possono concludere, con enti territoriali interni ad altro Stato, intese dirette a favorire il loro sviluppo economico, sociale e culturale, nonché a realizzare attività di mero rilievo internazionale, dandone comunicazione prima della firma alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per gli affari regionali ed al Ministero degli affari esteri, ai fini delle eventuali osservazioni di questi ultimi e dei Ministeri competenti, da far pervenire a cura del Dipartimento medesimo entro i successivi trenta giorni, decorsi i quali le Regioni e le Province autonome possono sottoscrivere l'intesa. Con gli atti relativi alle attività sopra indicate, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano non possono esprimere valutazioni relative alla politica estera dello Stato, né possono assumere impegni dai quali derivino obblighi od oneri finanziari per lo Stato o che ledano gli interessi degli altri soggetti di cui all'articolo 114, primo comma, della Costituzione”*.

---

<sup>12</sup> Legge 5 giugno 2003, n. 131 "Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3" pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 132 del 10 Giugno 2003

Il quadro normativo nazionale evidenzia la competenza della Regione in materia di accordi e intese internazionali, subordinata all'obbligo di comunicazione preventiva ai Ministeri competenti.

#### 4.4.2 *Ferrovia Domodossola – Briga*

La ferrovia Briga - Domodossola è una linea ferroviaria internazionale che collega Briga-Glis, in Svizzera, a Domodossola, in Italia, attraverso il traforo del Sempione il cui confine si trova all'interno di quest'ultimo. Da un accordo fra le ferrovie svizzere e quelle italiane, la proprietà e la gestione dei binari da parte svizzera vige fino all'ingresso della stazione di Iselle, in Italia. Analogamente alla linea Mendrisio – Varese (al paragrafo 4.4.1), il servizio interessa entrambe le due aree svizzera ed italiana, prevedendo più fermate, a differenza del collegamento transfrontaliero tra Italia e Francia che si svolge principalmente in Francia e sconfinava per una sola fermata in Italia.

Alla base del servizio ferroviario Domodossola – Briga vi è la Convenzione tra il Consiglio federale svizzero ed il Governo della Repubblica italiana per il rinnovo della concessione relativa al collegamento della rete ferroviaria svizzera con la rete italiana attraverso il Sempione dal confine di Stato a Iselle e l'esercizio del tratto da Iselle a Domodossola, conclusa il 28 marzo 2006 ed entrata in vigore il 1° aprile 2008. Il rinnovo è accordato per la durata di ulteriori 99 anni a decorrere dal 1° giugno. La Confederazione Svizzera, in conseguenza della rinnovata concessione, si impegna a gestire, a titolo gratuito, l'infrastruttura ferroviaria attraverso il Sempione, dalla frontiera statale italo-svizzera fino allo scambio di entrata nella stazione di Iselle, prima stazione italiana tra Briga e Domodossola. La porzione di infrastruttura tra Domodossola ed Iselle è invece di proprietà italiana.

Il servizio ferroviario è principalmente disciplinato dai singoli contratti di affidamento.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese, su mandato della Regione Piemonte, a seguito di una procedura di affidamento con richiesta di manifestazione di interesse, ha affidato alla società ferroviaria svizzera BLS la concessione del servizio ferroviario regionale tra Iselle e Domodossola sulla linea del Sempione per gli anni 2017 - 2022. Ai sensi del contratto BLS è tenuta a rispettare ogni obbligo contrattuale a condizione che venga conferita alla stessa un'analoga concessione sulla tratta Iselle-Briga da parte del Cantone Vallese e dell'Ufficio Federale dei Trasporti. Al fine di allineare la durata del contratto con la cadenza biennale di rinnovo delle concessioni elvetiche, attualmente in capo a BLS, il servizio sulla tratta italiana è stato prorogato fino al 2023.

Il servizio sulla sezione di linea italiana si configura come un'estensione dei servizi offerti già da BLS da Berna fino a Briga, prolungati fino a Domodossola. Tale configurazione del servizio ha determinato una maggiore offerta in termini di corse e di qualità, raggiungendo negli ultimi anni livelli di affidabilità in termini di puntualità e regolarità elevati, determinando un incremento rilevante di utenza, sia pendolare, sia occasionale.

In tema di interoperabilità del servizio il contratto, all'articolo 8, comma 3, cita la necessità di immettere in esercizio materiale rotabile interoperabile Italia - Svizzera al fine di eliminare rotture di carico e contribuire a rendere più fruibile ed attrattivo il servizio sia per l'utenza pendolare sia per i flussi turistici. Attualmente vi sono alcune criticità sulla ferrovia in termini di interoperabilità, in quanto alcuni treni nuovi della società BLS non sono totalmente omologati per circolare sulla porzione di linea italiana, Iselle - Domodossola; alcuni servizi di BLS subiscono quindi una rottura di carico nella stazione di Briga per permettere il cambio di materiale rotabile ed offrire il servizio tra Briga e Domodossola in continuità.

Sull'intera tratta sono in vigore le tariffe svizzere, ad eccezione di alcune agevolazioni. La domanda di mobilità è prevalentemente composta da pendolari italiani che lavorano in Svizzera e da una quota di utenti occasionali, oltre che turisti anche svizzeri che vengono in Italia per svago/turismo.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese, infine, è ente responsabile della tratta ferroviaria Bardonecchia – Modane, ora sospesa, che interessa solo la rete italiana, a differenza del servizio Domodossola – Briga attivo su due reti diverse (italiana e svizzera). Il servizio Bardonecchia – Modane, si differenzia altresì dal servizio Ventimiglia – Cannes, in quanto, anche se entrambi i servizi si configurano come sconfinamenti di frontiera, il servizio Ventimiglia – Cannes, per soli 7 chilometri interessa la rete italiana; viceversa il servizio Bardonecchia – Modane, interessa solo la rete italiana in quanto presente anche dopo la frontiera. Tale servizio, quando era attivo, era finanziato interamente dalla Regione che non riceveva contributi dalla parte francese in ragione dell'esercizio completo del servizio sulla rete Italiana. La criticità tecniche del servizio era rappresentata invece dalla stazione francese di Modane, caratterizzata da una diversa alimentazione.

#### *4.4.3 Ferrovia Domodossola – Locarno*

La ferroviaria Domodossola - Locarno è una linea ferroviaria internazionale a scartamento ridotto che collega Domodossola con Locarno, interessata da flussi turistici e pendolari in quanto collegamento più rapido tra il Canton Vallese ed il Cantone Ticino, con transito in Italia, e più breve e panoramica connessione tra le grandi strade ferrate europee del Sempione e del San Gottardo. La ferrovia percorre 52 km, di cui 32 km nel tratto italiano e 20 km in quello svizzero, interessando entrambi gli Stati (in analogia con la linea Mendrisio – Varese e Domodossola – Briga).

La linea ferroviaria Domodossola – Locarno rientra tra le linee ferroviarie isolate individuate dall'allegato al DM 347/ 2019<sup>13</sup> ed è disciplinata dalla Convenzione tra la Svizzera e l'Italia concernente una ferrovia elettrica a scartamento ridotto da Locarno a Domodossola, entrata in vigore nel 1924.

La Convenzione '24 è la norma sulla quale si basa tutto l'esercizio ferroviario. Le principali tre tematiche riguardano:

---

<sup>13</sup> Decreto Ministeriale per l'individuazione delle reti ferroviarie isolate previsto dall'Art. 2, comma 4 del D.lgs 50/2019



- **Esercizio ferroviario comune:** i due Stati assicurano l'esercizio ferroviario della ferrovia tra Locarno e Domodossola in base alle concessioni in vigore in Svizzera per il tratto da Locarno a Camedo (frontiera italiana) ed in Italia per il tronco da Domodossola alla frontiera svizzera. In linea con la convenzione l'esercizio ferroviario è comune tra SSIF, Società Subalpina di Imprese Ferroviarie, e Fart SA Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi. La linea ferroviaria non presenta rotture di carico: il materiale rotabile prosegue su entrambe le porzioni di linea italiana e svizzera, ossia il materiale che parte da Domodossola in Italia prosegue fino in Svizzera e viceversa. L'assenza di rottura di carico è garantita oltre che dalla gestione del servizio, dal regime di costruzione del materiale rotabile, ovvero dai principi uniformi di costruzione fissati nella Convenzione (art.3<sup>14</sup>). La Domodossola Locarno rappresenta la prima ferrovia in area Europea ad aver adottato l'interoperabilità, già totale nel 1923.
- **Materiale rotabile:** il materiale rotabile autorizzato alla messa in esercizio in uno Stato è automaticamente autorizzato a viaggiare nell'altro Stato (art.3). In ragione della normativa attuale in tema di sicurezza in vigore in Italia ed in Svizzera è necessario per alcuni elementi effettuare affinamenti marginali, ma vige, in linea di generale, il principio secondo il quale un rotabile autorizzato alla messa in servizio, realizzato in base ai principi uniformi, è ammesso a viaggiare sull'altra parte di linea.
- **Non interruzioni di servizio:** l'articolo 4 riporta che *"alla frontiera non si muterà esercizio. I treni provenienti dal Regno d'Italia continueranno fino a Locarno e i treni che partono dalla Svizzera continueranno fino a Domodossola"*. Il personale di una società è ammesso anche nel territorio dell'altro Stato. Per il principio di uniformità il macchinista è autorizzato a lavorare sul materiale rotabile dell'altra società; è quindi garantita sulla linea completa interoperabilità.

I dettagli del servizio di trazione in comune sono stabiliti direttamente tra la compagnia italiana e la ferrovia svizzera e sono oggetto di una Convenzione speciale che disciplina turni e personale, organizzati in maniera collaborativa e cooperativa tra le parti.

L'unica differenza tra le parti è in tema di concessione: in Italia vige una concessione unica per l'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno e per l'infrastruttura, di 10 anni, prorogata fino ad agosto 2031; in Svizzera sono in vigore due concessioni distinte per la gestione dell'infrastruttura di durata di 50 anni, e una concessione di 10 anni per la gestione del servizio ferroviario.

---

<sup>14</sup> Art. 3 Convenzione del 1924: *"Poiché le condizioni per la costruzione dei due tronchi e del materiale di trazione sono state fissate in base a principi uniformi, di modo che l'esercizio comune possa farsi sui due tronchi e che specialmente il materiale di trazione possa passare da una linea all'altra ed esservi adoperato, il materiale di trazione controllato dall'uno dei due Governi sarà ammesso senza nuovo esame sulla linea dell'altro Stato"*.

Entrambe le concessioni per i servizi ferroviaria sulla tratta svizzera ed italiana sono stati prorogati per il medesimo arco temporale, a conferma dell'allineamento in termini di tempistiche tra le parti.

## 5 La tariffazione dei collegamenti transfrontalieri ferroviari via Ventimiglia

Lo studio relativo alla tariffazione dei collegamenti transfrontalieri ferroviari tra Ventimiglia e la Francia prende a riferimento quanto già sviluppato nell'ambito del progetto MOBIMART PLUS ed, in particolare, i documenti sviluppati nell'ambito della Componente T1 "Analisi AS IS dei sistemi tariffari applicati e della normativa di riferimento a livello di regioni dello spazio di cooperazione", T2 "Definizione di un sistema integrato transfrontaliero" e T3 "Azioni pilota e definizione di un pacchetto di strumenti per l'attuazione di un sistema tariffario e di bigliettazione integrata transfrontaliero".

I Prodotti T1.2.1 "Rapporto sull'analisi AS IS" e T1.3.1. "Rapporto sul quadro normativo e pianificatorio di riferimenti", elaborati nell'ambito della Componente T1 di progetto e delle relative attività T1.2 "Analisi AS IS dei sistemi tariffari e dell'offerta attuale e prevista" e T1.3 "Identificazione dei vincoli normativi e pianificatori", relativi alle aree territoriali di Regione Liguria e Région PACA, forniscono un overview dei sistemi di tariffazione dei servizi di trasporto pubblico sulla rete ferroviaria tra la Liguria e il Var e del framework normativo e pianificatorio in materia di mobilità.

Il Prodotto T2.2.1. "Report sul feedback degli stakeholders" sintetizza i risultati dell'attività di consultazione completata, fondamentale per un'efficace implementazione di un sistema di bigliettazione e tariffazione integrato e transfrontaliero all'interno dell'Area di Cooperazione, evidenziando le diverse prospettive delle principali categorie di soggetti interessati dall'implementazione di un sistema transfrontaliero ed integrato. L'attività di coinvolgimento dei principali portatori di interesse condotta da Regione Liguria è stata decisiva al fine di individuare le realtà progettuali più promettenti ed idonee alla realizzazione di un progetto di integrazione tariffaria transfrontaliero nell'Area di Cooperazione, ossia il progetto "La Via del Mare" (promosso da ANCE Imperia, per la realizzazione di una via di collegamento intermodale tra Andora, Imperia e Montecarlo); il progetto "LiguriaGo" (finalizzato all'implementazione del travel planner interregionale promosso da Regione Liguria nell'ambito della prima edizione del progetto MOBIMART introducendo l'integrazione tariffaria) e l'**idea progettuale "Ventimiglia – Mentone"** (per la realizzazione di un'azione pilota di integrazione tariffaria in relazione ai collegamenti transfrontalieri tra Liguria e Région Sud, in ragione dell'elevata strategicità della tratta Ventimiglia – Mentone). Le attività di focus group condotte da CCI VAR evidenziano altresì un contesto favorevole allo sviluppo di tariffe multimodali con i territori limitrofi del VAR e all'interno della Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur stessa.

### 5.1 Il sistema tariffario del servizio ferroviario transfrontaliero

L'azione Pilota di Regione prende a riferimento il sistema tariffario del servizio ferroviario transfrontaliero attualmente in vigore sulla linea Ventimiglia – Grasse, gestito da SNCF con treni TER, che include titoli di viaggio differenziati per motivo, per tipologia di utenza e per periodo considerato. Lo studio è relativo al quadro attuale del sistema tariffario transfrontaliero già a disposizione e non propone ad oggi ulteriore scontistica.

I dati tariffari presi a riferimento per l'analisi sono stati estratti dal sito "<https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur>" nel mese di Aprile 2023.

Il sistema tariffario transfrontaliero attualmente in vigore sulla linea Ventimiglia – Grasse rende disponibile all'utenza, oltre ai biglietti di corsa semplice, carnet di biglietti, abbonamenti ferroviari e carte di riduzione a prezzi ridotti rispetto all'acquisto dei singoli titoli non integrati. Nel dettaglio:

- **Singoli titoli:** sono inclusi i seguenti titoli tariffari:
  - titolo "1 VOYAGE ZOU !": valido per una corsa semplice esclusivamente per il giorno e la direzione selezionata;
  - titolo "10 VOYAGES ZOU !": permette di effettuare 10 viaggi al prezzo di 7 sulla tratta scelta, con una riduzione del 30% rispetto al titolo di viaggio di corsa semplice;
  - titolo "1 VOYAGE MINI-GROUPE ZOU !": permette di risparmiare fino al 50% rispetto alla tariffa di corsa semplice per mini-gruppi di 3 fino a 9 persone che viaggiano insieme con un solo titolo di viaggio;
- **Abbonamenti:** sono previsti i seguenti abbonamenti:
  - abbonamento annuale "ANNUEL ZOU !": garantisce spostamenti illimitati per un anno sul tratto TER scelto in Région SUD con una riduzione fino al 75% rispetto alla tariffa normale;
  - abbonamento mensile "MENSUEL ZOU !": permette di viaggiare illimitatamente sul tratto TER scelto in Région SUD per un mese con una riduzione fino al 75% rispetto alla tariffa normale;
  - abbonamento mensile flessibile "MENSUEL FLEX ZOU!": prevede, a seconda della necessità di trasporto dell'utente e del numero necessario di viaggi al mese, tre differenti formule che permettono una riduzione dal 55% al 70% rispetto alla tariffa normale;
  - PASS VINTIMILLE: tariffa riservata per i viaggi con origine o destinazione la stazione di Ventimiglia che permette spostamenti illimitati per una settimana garantendo una riduzione fino al 75% sulla tariffa standard;
- **Carte di riduzione:** sono incluse le seguenti carte:
  - CARTE ZOU ! SOLIDAIRE: offerta dedicata a famiglie con ridotto reddito a cui sono garantite riduzioni da 50% fino al 90% su diverse tariffe e abbonamenti;
  - CARTE ZOU ! MALIN: offerta che prevede per gli utenti che acquistano la carta ZOU ! Malin a soli 30 Euro/anno, la possibilità di comprare i biglietti di corsa

semplice sulle tratte TER/ZOU ! in Région Sud con una riduzione del 30%, per se stesso e un altro utente;

- PASS ZOU ! ÉTUDES: offerta riservata agli studenti fino a 26 anni inclusi, domiciliati e che studiano sul territorio della Provence-Alpes-Côte d'Azur, che prevede una tariffa speciale di 90 Euro per l'anno 2022-2023 per spostamenti illimitati sui treni e bus della rete regionale, valido dal 1 di settembre al 31 agosto.

Il sistema tariffario transfrontaliero ad oggi attivo (Aprile 2023) prevede, a seconda della tipologia di titolo di riferimento, l'emissione dei titoli in modalità cartacea, mediante app di SNCF o via web e mediante smart card. L'azienda SNCF mette a disposizione dei propri utenti diversi canali di vendita:

- Sito web/app: l'acquisto via web o app è limitato ad alcune tipologie di titoli di viaggio ed esclude le tipologie tariffarie per le quali è necessario caricare i titoli su una smart carta personale (abbonamento mensile flessibile, carnet di biglietti);
- Sportelli e distributori automatici in stazione: è possibile l'acquisto di ogni titolo tariffario incluso nel sistema tariffario.

#### 5.1.1 Singoli titoli

Il sistema tariffario garantito da SNCF ai propri utenti di trasporto include titoli singoli per una corsa semplice, per più corse e biglietti per gruppi sui treni TER della Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La società SNCF definisce, per ogni tratta, una specifica tariffa per un biglietto di corsa semplice "1 VOYAGE ZOU !". Il biglietto è valido esclusivamente per il giorno e la direzione selezionata e può essere utilizzato solo sui treni TER/ZOU e non è modificabile. È possibile richiedere il rimborso del biglietto fino al giorno prima del viaggio a condizione che il prezzo di acquisto sia di almeno 5 Euro. Il biglietto è gratuito per i bambini di meno di 4 anni, ed è prevista una riduzione del 50% per i bambini da 4 a meno di 12 anni. La Tabella 18 riporta le tariffe per un biglietto di corsa semplice per le tratte transfrontaliere con stazione di origine o destinazione Ventimiglia. Si evidenzia che il biglietto di corsa singola da Ventimiglia a Mentone e viceversa è pari a 3,5 Euro, da Ventimiglia a Monaco 4,9 Euro e da Ventimiglia a Nizza pari a 8,7 Euro.

Tabella 18. Tariffe corsa semplice

TRATTA FERROVIARIA	
Ventimiglia - Menton Garavan	2,9 €
Ventimiglia - Menton	3,5 €
Ventimiglia - Carnolès	3,8 €
Ventimiglia - Roquebrune-Cap-Martin	4,2 €
Ventimiglia - Monaco Monte Carlo	4,9 €
Ventimiglia - Cap-d'Ail	5,7 €
Ventimiglia - Èze	6,4 €

TRATTA FERROVIARIA	
Ventimiglia - Beaulieu-sur-Mer	7,1 €
Ventimiglia - Villefranche-sur-Mer	7,6 €
Ventimiglia - Nice Riquier	8,1 €
Ventimiglia - Nice Ville	8,7 €
Ventimiglia - Nice-St-Augustin	9,6 €
Ventimiglia - St-Laurent-du-Var	9,9 €
Ventimiglia - Cros de Cagnes	10,3 €
Ventimiglia - Cagnes-sur-Mer	10,6 €
Ventimiglia - Villeneuve-Loubet-Plage	11,4 €
Ventimiglia - Biot	11,7 €
Ventimiglia - Antibes	12,3 €
Ventimiglia - Juan les Pins	12,6 €
Ventimiglia - Golfe-Juan-Vallauris	13,2 €
Ventimiglia - Cannes	14,3 €
Ventimiglia - Le Bosquet	14,8 €
Ventimiglia - La Frayère	15,0 €
Ventimiglia - Ranguin	15,3 €
Ventimiglia - Mouans-Sartoux	16,3 €
Ventimiglia - Grasse	17,5 €
Ventimiglia - Cannes la Bocca	14,8 €
Ventimiglia - Mandelieu-la-Napoule	15,7 €

La Tabella 19 evidenzia la tariffa media chilometrica dei principali titoli transfrontalieri di corsa semplice, pari mediamente a ~0,25 Euro/km.

Tabella 19. Tariffa chilometrica


TRATTA TARIFFARIA	DISTANZA TRATTA [KM]	1 VOYAGE ZOU	TARIFFA/KM
Ventimiglia – Menton	10,6	3,5 €	0,33 €
Ventimiglia - Monaco Monte Carlo	18,9	4,9 €	0,26 €
Ventimiglia - Nice Ville	35,0	8,7 €	0,25 €
Ventimiglia – Antibes	55,0	12,3 €	0,22 €
Ventimiglia – Cannes	66,9	14,3 €	0,21 €
Ventimiglia – Grasse	85,0	17,5 €	0,21 €

Il sistema tariffario di SNCF prevede per gli utenti interessati a viaggiare più volte sulla stessa tratta in modo non sistematico, il titolo “10 VOYAGES ZOU !” che permette di effettuare 10 viaggi al prezzo di 7 sulla tratta scelta, con una riduzione del 30% rispetto al titolo di viaggio di corsa semplice. Il carnet di 10

viaggi è valido 12 mesi a partire dalla data scelta al momento dell'acquisto. Al fine di usufruire del carnet 10 viaggi è necessario possedere la Carte ZOU !, gratuita per la prima emissione, sulla quale saranno caricati i relativi titoli di viaggio. Il titolo non è modificabile ed è rimborsabile solo in stazione e prima dell'inizio di validità del carnet stesso.

La Tabella 20 rappresenta, per le principali tratte tra Italia e Francia, la tariffa "10 VOYAGES ZOU !", confrontata con il prezzo pieno di 10 biglietti di corsa semplice del titolo "1 VOYAGE ZOU !" ed evidenzia il risparmio in Euro.

Tabella 20. Tariffe carnet 10 viaggi

TRATTA TARIFFARIA	10 x 		RISPARMIO "10 VOYAGES ZOU !" VS 10X"1 VOYAGE ZOU !"
Ventimiglia – Menton	35,0 €	24,5 €	- 10,5 €
Ventimiglia - Monaco Monte Carlo	49,0 €	34,3 €	- 14,7 €
Ventimiglia - Nice Ville	87,0 €	60,9 €	- 26,1 €
Ventimiglia – Antibes	123,0 €	86,1 €	- 36,9 €
Ventimiglia – Cannes	143,0 €	100,1 €	- 42,9 €
Ventimiglia – Grasse	175,0 €	122,5 €	- 52,5 €

Per i gruppi di utenti la società prevede uno specifico titolo di viaggio "1 VOYAGE MINI-GROUPE ZOU !". Tale titolo permette a mini-gruppi di 3 fino a 9 persone che viaggiano insieme con un solo titolo di viaggio di risparmiare fino al 50% rispetto alla tariffa di corsa semplice. Le riduzioni previste riguardano:

- il 30% di riduzione per mini gruppi di 3 persone,
- il 40% di riduzione per mini gruppi di 4 persone,
- il 50% di riduzione per mini gruppi da 5 a 9 persone.

L'azienda SNCF include nel sistema tariffario tariffe speciali per gruppi di 10 e più persone, da richiedere online od in stazione, che permettono riduzioni fino al 50% per i giovani (da 12 a 27 anni), 30% per gli adulti (+28 anni) e 50% sulla tariffa giovani per i bambini (da 4 a 12 anni).

### 5.1.2 Abbonamenti

La società SNCF offre ai propri utenti di trasporto abbonamenti ferroviari a prezzi ridotti per viaggiare sui Treni TER della Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, utilizzabili anche sulla sezione di linea transfrontaliera di Ventimiglia. In particolare, sono validi nell'area di studio gli abbonamenti annuali, mensili, mensili flessibili ed il pass Ventimiglia.



L' abbonamento annuale "ANNUEL ZOU !" nel periodo di validità associato, garantisce spostamenti illimitati sul tratto TER scelto in Région SUD con una riduzione fino al 75% rispetto alla tariffa normale. Non

è prevista nessuna restrizioni di età e di luogo di residenza. È garantita la possibilità di modificare, sospendere o annullare l'abbonamento annuale gratuitamente. L'utente può beneficiare di una garanzia di affidabilità che garantisce una riduzione del 30% su una mensilità dell'abbonamento annuale nel caso in cui il treno subisca al meno 8 ritardi (maggiori o uguali a 15 minuti rispetto all'orario programmato di arrivo nell'ultima stazione) o soppressioni, escluse le cause di forza maggiore esterne a SNCF, nel mese stesso.

L'abbonamento mensile "MENSUEL ZOU !" permette di viaggiare illimitatamente sul tratto TER scelto in Région SUD per un mese con una riduzione fino al 75% rispetto alla tariffa normale. È possibile scegliere la data di partenza della validità dell'abbonamento. L'abbonamento mensile, in linea con l'abbonamento annuale, garantisce la garanzia di affidabilità del servizio, alle medesime condizioni, ovvero in caso in cui il treno subisca al meno 8 situazioni di ritardo o soppressione nel mese di validità. L'abbonamento non è modificabile ed è rimborsabile a partire da 5 Euro fino al giorno prima di inizio di validità del titolo.

Dal confronto tariffario tra l'abbonamento annuale e mensile effettuato per le principali tratte ferroviarie transfrontaliere via Ventimiglia, si evidenzia la convenienza ad acquistare l'abbonamento annuale rispetto a singoli abbonamenti mensili nel caso di necessità di utilizzare i treni TER sulla stessa tratta per almeno 11 mesi, in quanto la tariffa annuale dell'abbonamento annuale corrisponde a circa 10,5 abbonamenti mensili. L'abbonamento annuale, rispetto a quello mensile, permette all'utente un risparmio fino a 17,1 Euro al mese (per la tratta Ventimiglia – Grasse) a partire da 4,6 Euro (per la tratta Ventimiglia – Menton).

Tabella 21. Confronto tra abbonamenti annuali e mensili

TRATTA FERROVIARIA		QUOTA MENSILE ANNUEL ZOU !		RISPARMIO MENSILE "ANNUEL ZOU !" VS "MENSUEL ZOU !"	CONVENIENZA ACQUISTO ANNUEL ZOU !
Ventimiglia - Menton	388,8 €	32,4 €	37,0 €	- 4,6 €	≥ 11 mesi
Ventimiglia - Monaco Monte Carlo	553,2 €	46,1 €	52,7 €	- 6,6 €	≥ 11 mesi
Ventimiglia - Nice Ville	870,0 €	72,5 €	82,8 €	- 10,3 €	≥ 11 mesi
Ventimiglia - Antibes	1.245,6 €	103,8 €	118,6 €	- 14,8 €	≥ 11 mesi
Ventimiglia - Cannes	1.441,2 €	120,1 €	137,2 €	- 17,1 €	≥ 11 mesi
Ventimiglia - Grasse	ND	ND	169,8 €	ND	ND

Oltre all'abbonamento mensile è previsto un abbonamento mensile flessibile "MENSUEL FLEX ZOU !" che si adatta ai bisogni di viaggio degli utenti, ossia alla frequenza dei viaggi mensili tra il proprio domicilio e la sede di lavoro (o altro). Tale abbonamento rappresenta un'opzione ottimale per i lavoratori che lavorano in quota parte in ufficio e da casa e non hanno necessità di spostarsi giornalmente, in quanto risulta più economico dell'abbonamento mensile "MENSUEL ZOU !". Non ci sono restrizioni di età e



residenza all'acquisto dell'abbonamento. L'abbonamento, inoltre, non è scambiabile, non è modificabile se non prima dell'inizio di validità dell'abbonamento stesso e rimborsabile fino al giorno prima dell'inizio del periodo di validità. Al fine di usufruire di questa tipologia di abbonamento è necessaria la Carte ZOU !, gratuita per la prima emissione, sulla quale sarà caricato l'abbonamento. Il viaggiatore può scegliere, a seconda delle sue necessità di trasporto tre differenti formule:

- Formula 10 viaggi: con una riduzione del 55%;
- Formula 20 viaggi: con una riduzione del 60%;
- Formula 30 viaggi: con una riduzione del 70%.

È possibile utilizzare il numero di viaggi scelti in un mese a partire dalla data di inizio validità, scelta dall'utente e non vincolata al 1° del mese. È necessario, ad ogni viaggio, prima di accedere al treno, validare la propria carta sulla quale è caricato l'abbonamento mensile flex; un viaggio a prezzo ridotto sarà quindi automaticamente ridotto dal proprio abbonamento.

La Tabella 22 evidenzia per le principali tratte ferroviarie transfrontaliere la tariffa associata alle tre diverse tipologie di abbonamento mensile flex, ossia per 10, per 20 e per 30 viaggi. Il confronto con l'abbonamento mensile (Tabella 23), che prevede in tutto il mese viaggi illimitati sulla medesima tratta ferroviaria, conferma l'economicità della tipologia del titolo tariffario flex, che presenta, anche nella formula 30 viaggi al mese, tariffe minori in tutte le tratte. Agli utenti che necessitano di effettuare meno di 30 spostamenti al mese, in particolare, tale tipologia tariffaria permette un risparmio mensile da 5,5 Euro (per la tratta più breve Ventimiglia – Menton) fino a 12,3 Euro (per la tratta più lunga Ventimiglia – Grasse).

Dal confronto tra la tariffa di 1 singolo viaggio ("1 VOYAGE ZOU !") e il prezzo di 1 singolo viaggio che ne deriva con l'acquisto di un abbonamento mensile flex si evidenzia il singolo risparmio a viaggio di un utente di trasporto, per le principali tratte transfrontaliere, in relazione ad ogni formula prevista, ovvero 10 viaggi, 20 viaggi, 30 viaggi (Tabella 24).

Tabella 22. Confronto tra abbonamenti mensili e mensili flessibili




TRATTA TARIFFARIA					
			10 VOYAGES	20 VOYAGES	30 VOYAGES
Ventimiglia - Menton	3,5 €	37,0 €	15,75 €	28,00 €	31,50 €
Ventimiglia - Monaco Monte Carlo	4,9 €	52,7 €	22,05 €	39,20 €	44,10 €
Ventimiglia - Nice Ville	8,7 €	82,8 €	39,15 €	69,60 €	78,30 €
Ventimiglia - Antibes	12,3 €	118,6 €	55,35 €	98,40 €	110,70 €
Ventimiglia - Cannes	14,3 €	137,2 €	64,35 €	114,40 €	128,70 €
Ventimiglia - Grasse	17,5 €	169,8 €	78,75 €	140,00 €	157,50 €

Tabella 23. Risparmio tra abbonamenti mensili flex rispetto a mensili







TRATTA TARIFFARIA	 MENSUEL	 MENSUEL FLEX 30 VOYAGES	RISPARMIO MENSILE "MENSUEL ZOU !" VS "MENSUEL FLEX ZOU 30 VOYAGES !"
Ventimiglia - Menton	37,0 €	31,50 €	- 5,50 €
Ventimiglia - Monaco Monte Carlo	52,7 €	44,10 €	- 8,60 €
Ventimiglia - Nice Ville	82,8 €	78,30 €	- 4,50 €
Ventimiglia - Antibes	118,6 €	110,70 €	- 7,90 €
Ventimiglia - Cannes	137,2 €	128,70 €	- 8,50 €
Ventimiglia - Grasse	169,8 €	157,50 €	- 12,30 €

Tabella 24. Risparmio per singolo viaggio degli abbonamenti mensili flessibili

TRATTA TARIFFARIA	 1 VOYAGE	 MENSUEL FLEX 10 VOYAGES		 MENSUEL FLEX 20 VOYAGES		 MENSUEL FLEX 30 VOYAGES	
	PREZZO 1 VIAGGIO	PREZZO 1VIAGGIO	RIDUZ. 1 VIAGGIO (-55%)	PREZZO 1VIAGGIO	RIDUZ. 1 VIAGGIO (-60%)	PREZZO 1VIAGGIO	RIDUZ. 1 VIAGGIO (-70%)
Ventimiglia - Menton	3,5 €	1,58 €	- 1,93 €	1,40 €	- 2,10 €	1,05 €	- 2,45 €
Ventimiglia - Monaco Monte Carlo	4,9 €	2,21 €	- 2,70 €	1,96 €	- 2,94 €	1,47 €	- 3,43 €
Ventimiglia - Nice Ville	8,7 €	3,92 €	- 4,79 €	3,48 €	- 5,22 €	2,61 €	- 6,09 €
Ventimiglia - Antibes	12,3 €	5,54 €	- 6,77 €	4,92 €	- 7,38 €	3,69 €	- 8,61 €
Ventimiglia - Cannes	14,3 €	6,44 €	- 7,87 €	5,72 €	- 8,58 €	4,29 €	- 10,01 €
Ventimiglia - Grasse	17,5 €	7,88 €	- 9,63 €	7,00 €	- 10,50 €	5,25 €	- 12,25 €

L'azienda SNCF prevede inoltre una tariffa riservata per i viaggi con origine o destinazione la stazione di Ventimiglia, il PASS VINTIMILLE, ossia una specifica tariffa riservata alle tratte transfrontaliere. Tale titolo tariffario permette spostamenti illimitati per un periodo di una settimana su tratte che hanno obbligatoriamente Ventimiglia come stazione di origine o destinazione, garantendo una riduzione fino al 75% sulla tariffa standard. Il PASS VINTIMILLE è acquistabile da qualsiasi utente, senza restrizione di età e di luogo di residenza che può scegliere il periodo di validità non è vincolato. La Tabella 25 riporta le tariffe settimanali per le principali tratte con origine/destinazione Ventimiglia ed evidenzia la convenienza del titolo pass rispetto al titolo di corsa semplice; nel dettaglio, risulta conveniente acquistare il pass se si effettuano in una settimana almeno 3 viaggi sulla stessa tratta. Rispetto all'abbonamento mensile previsto per le medesime tratte, risulta conveniente l'acquisto di singoli pass settimanali se la necessità di spostamenti non è di un intero mese ma fino a 3 settimane, anche non consecutive.

Tabella 25. Tariffe Pass Ventimiglia rispetto al titolo di corsa semplice ed all'abbonamento mensile

TRATTA TARIFFARIA	1 VOYAGE ZOU !	PASS VINTIMILLE (1 SETTIMANA)	CONVENIENZA A ACQUISTO PASS VINTIMILLE VS 1 VOYAGE ZOU !	MENSUEL ZOU !	CONVENIENZA ACQUISTO PASS VINTIMILLE VS MENSUEL ZOU !
Ventimiglia - Menton	3,5 €	10,3 €	≥ 3 viaggi	37,0 €	≤ 3 settimane
Ventimiglia - Monaco Monte Carlo	4,9 €	14,7 €	≥ 3 viaggi	52,7 €	≤ 3 settimane
Ventimiglia - Nice Ville	8,7 €	23,0 €	≥ 3 viaggi	82,8 €	≤ 3 settimane
Ventimiglia - Antibes	12,3 €	33,0 €	≥ 3 viaggi	118,6 €	≤ 3 settimane
Ventimiglia - Cannes	14,3 €	38,1 €	≥ 3 viaggi	137,2 €	≤ 3 settimane
Ventimiglia - Grasse	17,5 €	47,2 €	≥ 3 viaggi	169,8 €	≤ 3 settimane

### 5.1.3 Carte di riduzione

La società SNCF include nel proprio sistema tariffario un'ampia varietà di offerte e soluzioni dedicate a specifiche categorie di passeggeri. Di seguito vengono dettagliate le principali offerte commerciali disponibili di carte di riduzione valide sui Treni TER della Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur:

- **CARTE ZOU ! SOLIDAIRE:** l'offerta è dedicata a famiglie con ridotto reddito a cui sono garantite riduzioni da 50% fino al 90% su diverse tariffe e abbonamenti;
- **CARTE ZOU ! MALIN:** l'offerta prevede, per gli utenti che acquistano la carta ZOU ! Malin a soli 30 Euro/anno, la possibilità di comprare i biglietti di corsa semplice sulle tratte TER/ZOU ! in Région Sud con una riduzione del 30%, per se stesso e un altro utente.
- **PASS ZOU ! ÉTUDES:** l'offerta è riservata agli studenti fino a 26 anni inclusi, domiciliati e che studiano sul territorio della Provence-Alpes-Côte d'Azur, e prevede una tariffa speciale di 90 Euro per l'anno 2022-2023 per spostamenti illimitati sui treni e bus della rete regionale, valido dal 1 di settembre al 31 agosto.

## 5.2 Il sistema tariffario dei servizi ferroviari in Regione Liguria

Il Prodotto T1.2.1 evidenzia il sistema tariffario caratterizzante il trasporto ferroviario in Regione Liguria. L'offerta commerciale di Trenitalia include diverse tipologie di titoli da viaggio, a partire dai biglietti di corsa semplice, biglietti di andata e ritorno, abbonamenti, offerte dedicate. Il prodotto T1.2.1 di Regione Liguria nella sezione relativa al sistema tariffario in vigore per il trasporto ferroviario identifica i principali titoli tariffari previsti, ovvero:

- **Biglietti base di corsa semplice:** disponibili per tutti i treni di Trenitalia e validi per il giorno riportato sul biglietto stesso;

- Biglietti di andata e ritorno: è prevista la possibilità di acquistare un titolo di viaggio, attraverso uno o più tagliandi, per viaggi sullo stesso itinerario e con la stessa tipologia di treno;
- Abbonamenti: disponibili per numerosi treni attivi sulla rete, attraverso l'acquisto di abbonamenti nominativi relativi ad una specifica classe e tratta per un determinato arco temporale;
- Pass: consentono di effettuare sull'intera rete nazionale, nel corso di un determinato arco temporale, un numero prestabilito di viaggio su tutte o parte delle categorie di treno.

L'elemento base della politica tariffaria regionale di Trenitalia è rappresentato dai prezzi chilometrici, ossia le tariffe sono direttamente proporzionali ai chilometri di viaggio. La definizione del prezzo di viaggio è determinata in base alla distanza tra le stazioni dell'itinerario del viaggio, le quali sono riportate nel Prontuario Ufficiale delle distanze chilometriche Trenitalia. Le distanze sono determinate secondo gli scaglioni chilometrici previsti nelle singole tariffe.

Per quanto riguarda le Freccie, gli Intercity, Intercity notte e le carrozze Excelsior, Trenitalia applica il criterio dei prezzi di mercato, di natura dinamica in base alle condizioni del mercato e del tasso di riempimento del mezzo nel periodo, nel giorno o nell'orario del viaggio.

La politica tariffaria di Trenitalia prevede un'ulteriore suddivisione delle tariffe in tre categorie garantite per tutti i treni, in 1<sup>a</sup> e in 2<sup>a</sup> classe, nei livelli di servizio Executive, 1<sup>a</sup> Business, 2<sup>a</sup> Premium e 2<sup>a</sup> Standard, nonché in vettura cuccette, Vagone Letto ed Excelsior:

- biglietto base: consente il cambio prenotazione, il cambio biglietto il rimborso e l'accesso ad altro treno;
- biglietto economy: consente il cambio prenotazione ma non il rimborso e l'accesso ad altro treno;
- biglietto super economy: non consente il cambio, il rimborso e l'accesso ad altro treno.

Con l'opzione tiRimborso è possibile rendere rimborsabile il biglietto acquistato con le offerte Economy, Super Economy, Young, Senior, Me&You e Insieme.

L'azienda Trenitalia offre ai propri utenti ulteriori soluzioni dedicati a specifiche categorie di passeggeri o a specifiche necessità di viaggio<sup>15</sup>, quali:

- Offerta young: garantisce sconti variabili dal 40% al 70% per i treni Frecciabianca e dal 20% al 70% per i treni Intercity e Intercity Notte rispetto al prezzo Base intero per gli utenti di età inferiore ai 30 anni;

---

<sup>15</sup> Fonte: sito Trenitalia consultato nel mese di Aprile 2023

- Offerta famiglia: per gruppi familiari da 2 a 5 persone, ivi incluso almeno un ragazzo di età non superiore ai 15 anni ed un maggiorenne, garantisce lo sconto del 50% per gli under 15 e del 20% per gli altri passeggeri; l'offerta è valida per i treni Intercity notte, servizi cuccette e vagoni letto.
- Offerta senior: prevede sconti variabile rispetto al prezzo Base intero dal 40% al 50% per i treni Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca e dal 20% al 50% per i treni Intercity e Intercity Notte per gli utenti di età uguale o superiore ai 60 anni.
- Carta Verde e Carta Argento: carte sconto di Trenitalia che consentono a giovani e meno giovani di viaggiare a costi ridotti. La Carta Verde è dedicata ai giovani tra i 12 ed i 26 anni non compiuti, ha un costo di 40 euro e consente sconti del 10% sui prezzi dei biglietti Base in 1° e 2° classe su tutti i treni nazionali. La Carta Argento è dedicata ai passeggeri che hanno compiuto 60, con un costo annuale di 30 euro, gratuita invece per chi ha compiuto 75 anni, e garantisce sconti del 10% (per vetture letto e cuccette) e 15% sui prezzi del biglietto Base in 1° e 2° classe su tutti i treni nazionali
- Offerta IoStudio: offerta dedicata agli studenti in possesso della la Carta dello Studente - IoStudio promossa dal MIUR, e garantisce uno sconto del 20% per viaggiare sui Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca, Intercity e ICN in 1<sup>a</sup> e in 2<sup>a</sup> cl, nei livelli di servizio Business, Premium e Standard e nei servizi cuccette e VL.
- Offerta A/R in giornata: per effettuare un viaggio di andata e uno di ritorno sulla stessa tratta nella giornata di sabato e con la stessa tipologia di treno, con uno sconto pari al 70% rispetto alla tariffa standard;
- Offerta insieme: per gruppi da 3 a 5 persone che viaggiano insieme con un unico titolo di viaggio di corsa semplice con uno sconto dal 40% al 60% per i treni Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca e dal 20% al 60% per i treni Intercity e Intercity rispetto al prezzo Base intero
- Carnet: soluzione che prevede l'acquisto di carnet da 5, 10 o 15 viaggi sulla medesima tratta con una riduzione rispettivamente del 10%, 20% e 30%, su treni intercity e Freccie:
- Carnet Smart: soluzione riservata solo per alcune tratte (sulla rete ligure disponibile solo per la tratta Genova – Milano) che permette di effettuare 10 viaggi in 30 giorni con oltre il 60% di sconto dal lunedì a venerdì su treni Frecciarossa e Frecciargento;
- Comitive: soluzione per gruppi di almeno 10 persone che viaggiano insieme che prevede tre diverse formule: l'offerta comitive ordinarie per chi sceglie di viaggiare su Freccie ed Intercity che garantisce una riduzione del 30% sul prezzo base intero, l'offerta comitiva ordinaria per chi sceglie di viaggiare con i treni Regionali che garantisce uno sconto del 10% e specifiche offerte per le scuole.

- Concessione speciale III: agevolazione per persone con disabilità della vista che viaggino da soli che garantisce una riduzione del 20% sulla tariffa ordinaria;
- Concessione speciale VIII: agevolazione per invalidi di guerra che viaggiano da soli che garantisce una riduzione del 30% sulla tariffa ordinaria.

La Tabella 26 evidenzia le tariffe ordinarie n.39/9/1 adulti e ragazzi per la determinazione dei prezzi di trasporto per viaggi singoli nell'area regionale della Liguria (valide dal 08/02/2023).

*Tabella 26. Tariffa ordinaria Trenitalia n.39/9/1 adulti e ragazzi Regione Liguria*

SCAGL. KM	TARIFFA N. 39/9/1 - ORDINARIA	
	PREZZI	
	ADULTI	RAGAZZI
	2°CL.	2°CL.
1 - 5	2,30	2,30
6 - 10	2,60	2,30
11 - 15	2,90	2,30
16 - 20	3,30	2,30
21 - 30	4,30	2,30
31 - 40	4,90	2,50
41 - 50	5,80	2,90
51 - 60	7,00	3,50
61 - 70	7,70	3,90
71 - 80	8,40	4,20
81 - 90	9,30	4,70
91 - 100	9,90	5,00
101 - 125	12,10	6,10
126 - 150	14,20	7,10
151 - 175	16,40	8,20
176 - 200	18,20	9,10
201 - 225	20,50	10,30
226 - 250	22,50	11,30
251 - 275	24,60	12,30
276 - 300	26,60	13,30
301 - 325	28,60	14,30
326 - 350	30,50	15,30
351 - 375	32,40	16,20
376 - 400	34,30	17,20
401 - 425	36,40	18,20
426 - 450	38,20	19,10
451 - 475	40,10	20,10
476 - 500	42,10	21,10
501 - 525	46,40	23,20
526 - 550	48,10	24,10
551 - 575	50,10	25,10
576 - 600	52,30	26,20
601 - 625	54,50	27,30
626 - 650	55,90	28,00
651 - 675	58,00	29,00
676 - 700	60,30	30,20

Con riferimento alla tariffa 2° classe adulti si evidenzia una tariffa chilometrica media per tutti gli scaglioni chilometrici di 0,13 Euro/km, da 0,09 Euro/km per i viaggi caratterizzati da distanze superiori ai

226 km, fino a raggiungere i 0,77 Euro/km per viaggi più brevi, ossia nella fascia da 1 km a 5 km. Si specifica che la tariffa chilometrica è stata elaborata rispetto alla tariffa ordinaria n.39/9/1 adulti 2° classe ed alla media della distanza dei due estremi di ogni scaglione.

*Tabella 27. Tariffe chilometriche Regione Liguria*

SCAGL. KM	TARIFFA ADULTI 2° CL (N.39/9/1)	TARIFFA/KM
1 - 5	2,30 €	0,77 €
6 - 10	2,60 €	0,33 €
11 - 15	2,90 €	0,22 €
16 - 20	3,30 €	0,18 €
21 - 30	4,30 €	0,17 €
31 - 40	4,90 €	0,14 €
41 - 50	5,80 €	0,13 €
51 - 60	7,00 €	0,13 €
61 - 70	7,70 €	0,12 €
71 - 80	8,40 €	0,11 €
81 - 90	9,30 €	0,11 €
91 - 100	9,90 €	0,10 €
101 - 125	12,10 €	0,11 €
126 - 150	14,20 €	0,10 €
151 - 175	16,40 €	0,10 €
176 - 200	18,20 €	0,10 €
201 - 225	20,50 €	0,10 €
226 - 250	22,50 €	0,09 €
251 - 275	24,60 €	0,09 €
276 - 300	26,60 €	0,09 €
301 - 325	28,60 €	0,09 €
326 - 350	30,50 €	0,09 €
351 - 375	32,40 €	0,09 €
376 - 400	34,30 €	0,09 €
401 - 425	36,40 €	0,09 €
426 - 450	38,20 €	0,09 €
451 - 475	40,10 €	0,09 €
476 - 500	42,10 €	0,09 €
501 - 525	46,40 €	0,09 €
526 - 550	48,10 €	0,09 €
551 - 575	50,10 €	0,09 €
576 - 600	52,30 €	0,09 €

601 - 625	54,50 €	0,09 €
626 - 650	55,90 €	0,09 €
651 - 675	58,00 €	0,09 €
676 - 700	60,30 €	0,09 €

### 5.3 I sistemi tariffari a confronto

I due sistemi tariffari attivi sulla rete regionale ligure e sulla rete transfrontaliera da Ventimiglia a Grasse evidenziano una varietà di titoli tariffari, a partire dai biglietti di corsa semplice, ai carnet di viaggi, ai biglietti per gruppi e comitive, agli abbonamenti e riduzioni.

L'offerta tariffaria delle due società, garantisce alla propria utenza soluzioni tariffarie sia per viaggi occasionali sia sistematici.

Le soluzioni tariffarie occasionali di viaggio offerte dalle società SNCF e Trenitalia prevedono per ogni tratta titoli di corsa semplice e specifici carnet di viaggio, di 10 biglietti per le tratte transfrontaliere, di 5, 10 e 15 biglietti per i treni intercity sulla rete ligure. Sono previsti inoltre titoli singoli di corsa semplice per mini-gruppi di utenti, dedicati per l'offerta SNCF a gruppi di utenti da 3 fino a 9 persone e di almeno 10 persone e per l'offerta Trenitalia a gruppi da 3 a 5 persone (offerta insieme) e a gruppi di almeno 10 persone (comitive).

Con riferimento a soluzioni tariffarie sistematiche di viaggio si rileva l'ampia offerta di entrambe le società. Trenitalia e SNCF garantiscono agli utenti l'acquisto, secondo le loro necessità di viaggio, di abbonamenti annuali e mensili che permettono viaggi illimitati nel periodo di validità scelto, a prezzi ridotti sulla tariffa standard. Entrambe le società hanno introdotto negli ultimi anni una soluzione flessibile di abbonamento per i lavoratori in smart working, acquistabile per ogni tratta transfrontaliera ed articolata in 3 diverse formule (10, 20 e 30 viaggi), limitata invece a specifiche tratte, per 10 viaggi, su treni Frecciarossa e Frecciargento per quanto riguarda l'offerta di Trenitalia. La società SNCF include, in aggiunta, una soluzione tariffaria settimanale, esclusiva per i viaggi con origine o destinazione la stazione di Ventimiglia.

In aggiunta alle soluzioni tariffarie sistematiche e occasionali, garantite per tutti gli utenti, i sistemi tariffari di SNCF e Trenitalia riservano soluzioni tariffarie per specifiche categorie di utenti, quali studenti, famiglie con reddito ridotto e utenti con disabilità.

Alla categoria studenti entrambe le società garantiscono offerte dedicate diversificate per limite di utenza (tutti gli studenti in possesso della Carta dello studente – IoStudio per Trenitalia; studenti fino a 26 anni inclusi domiciliati e che studiano in Région PACA per SNCF) e per tipologia di titolo (titolo di corsa semplice per treni Freccia ed Intercity per Trenitalia, abbonamento per l'intero anno accademico per SNCF).



A livello tariffario le due società presentano un prezzo medio per biglietto in linea, evidenziando per SNCF una tariffa media chilometrica per i principali titoli transfrontalieri di circa 0,25 Euro/km rispetto ad una tariffa media di 0,22 Euro/km applicata da Trenitalia per i viaggi fino a 90 km (in linea con la distanza delle tratte transfrontaliere prese a riferimento nel presente documento).

Per ogni principale tratta transfrontaliera oggetto di analisi del paragrafo 5.1, alla tariffa chilometrica di corsa semplice è stata associata la tariffa chilometrica valida in Regione Liguria per i viaggi rientranti nello scaglione chilometrico relativo alla distanza della tratta transfrontaliera. Si evidenzia in media, per le tariffe prese a riferimento rientranti negli scaglioni di distanza più brevi, ed in particolare dagli 11 ai 90 chilometri, una tariffa chilometrica transfrontaliera in media maggiore del 70% rispetto alla tariffa in Regione Liguria. Nel dettaglio:

- dal confronto delle tariffe chilometriche relative alla tratta transfrontaliera Ventimiglia – Menton e allo scaglione chilometrico 11 – 15, si evidenzia una tariffa transfrontaliera maggiore del 48,4% rispetto alla tariffa regionale ligure;
- dal confronto delle tariffe chilometriche relative alla tratta transfrontaliera Ventimiglia – Monaco Monte Carlo e allo scaglione chilometrico 16 – 20, si evidenzia una tariffa transfrontaliera maggiore del 41,4% rispetto alla tariffa regionale ligure;
- dal confronto delle tariffe chilometriche relative alla tratta transfrontaliera Ventimiglia – Nice Ville e allo scaglione chilometrico 31 – 40, si evidenzia una tariffa transfrontaliera maggiore del 79,9% rispetto alla tariffa regionale ligure;
- dal confronto delle tariffe chilometriche relative alla tratta transfrontaliera Ventimiglia – Antibes e allo scaglione chilometrico 51 – 60, si evidenzia una tariffa transfrontaliera maggiore del 77,3% rispetto alla tariffa regionale ligure;
- dal confronto delle tariffe chilometriche relative alla tratta transfrontaliera Ventimiglia – Cannes e allo scaglione chilometrico 61 – 70, si evidenzia una tariffa transfrontaliera maggiore del 81,8% rispetto alla tariffa regionale ligure;
- dal confronto delle tariffe chilometriche relative alla tratta transfrontaliera Ventimiglia – Grasse e allo scaglione chilometrico 81 – 90, si evidenzia una tariffa transfrontaliera maggiore del 89,3% rispetto alla tariffa regionale ligure.

*Tabella 28. Tariffe chilometriche a confronto*

SCAGL. KM DI RIFERIMENTO	TRATTA TRANSFRONTALIERA ASSOCIATA	TARIFFA/KM TRANSFRONTALIERA	TARIFFA/KM LIGURIA	INCREMENTO TARIFFE TRANSFRONTALIERE/LIGURIA
11 – 15	Ventimiglia - Menton	0,33 €	0,22 €	48,4%
16 - 20	Ventimiglia - Monaco Monte Carlo	0,26 €	0,18 €	41,4%
31 - 40	Ventimiglia - Nice Ville	0,25 €	0,14 €	79,9%



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

51 - 60	Ventimiglia - Antibes	0,22 €	0,13 €	77,3%
61 - 70	Ventimiglia - Cannes	0,21 €	0,12 €	81,8%
81 - 90	Ventimiglia - Grasse	0,21 €	0,11 €	89,3%

## 6 Conclusioni

L'azione pilota di Regione Liguria ha evidenziato il sistema di offerta di trasporto e la domanda di mobilità rilevata sulla linea Ventimiglia – Grasse dettagliando il sistema tariffario transfrontaliero attualmente attivo. Il confronto con il sistema tariffario disponibile in regione Liguria ha confermato l'ampia offerta di titoli tariffari su entrambe le reti, che si distinguono per il livello di prezzo garantito all'utenza, più elevato per la tariffa chilometrica base di corsa semplice nel sistema tariffario francese, che di contro offre scontistiche maggiormente significative.

L'analisi dei sistemi tariffari ha permesso di evidenziare per ogni target di utenza, a seconda della necessità di trasporto, i migliori titoli tariffari acquistabili sulla rete SNCF e sulla rete Trenitalia. La Tabella 29 riassume per ogni principale target di utenza le possibilità tariffarie offerte da SNCF, valide su tutti i treni TER ed in particolare sulle tratte transfrontaliere, e i titoli garantiti da Trenitalia per treni regionali e treni intercity e Frecece.

Tabella 29. Target di utenza e titoli tariffari a confronto

TARGET DI UTENZA	TITOLI TARIFFARI SNCF (validi su tutti i treni TER)	TITOLI TARIFFARI TRENITALIA
<i>Utente che effettua un viaggio occasionale</i>	<p>⇒ <b>1 VOYAGE ZOU!</b> Biglietto di corsa semplice</p>	<p>⇒ <b>BIGLIETTO BASE</b> Biglietto di corsa semplice</p>
<i>Utente che effettua più viaggi occasionali</i>	<p>⇒ <b>10 VOYAGES ZOU!</b> Soluzione che permette di effettuare 10 viaggi in 12 mesi: riduzione prezzo del 30%</p>	<p>⇒ <b>CARNET</b> Soluzione che permette di effettuare un numero determinato di viaggi entro 180 giorni, <u>limitata ai treni intercity e Frecece</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 viaggi: riduzione prezzo del 30%;</li> <li>• 10 viaggi: riduzione prezzo del 20%;</li> <li>• 5 viaggi: riduzione prezzo del 10%.</li> </ul> <p>⇒ <b>BIGLIETTO BASE</b> <u>Per i treni regionali</u> singoli biglietti di corsa semplice</p>
<i>Lavoratore che effettua spostamenti sistematici</i>	<p>⇒ <b>MENSUEL ZOU!</b> Abbonamento mensile per viaggi illimitati in 1 mese: riduzione prezzo fino al 75%</p> <p>⇒ <b>ANNUEL ZOU!</b> Abbonamento annuale per viaggi illimitati in 1 anno: riduzione prezzo fino al 75%</p>	<p>⇒ <b>ABBONAMENTO MENSILE</b> Soluzione per viaggi illimitati in un mese su una tratta regionale</p> <p>⇒ <b>ABBONAMENTO ANNUALE</b> Soluzione per viaggi illimitati in un anno su una tratta regionale</p>
<i>Lavoratore in smart working</i>	<p>⇒ <b>MENSUEL FLEX ZOU!</b> Abbonamento mensile che permette di effettuare un numero determinati di viaggi in 1 mese:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 viaggi: riduzione prezzo 55%;</li> <li>• 20 viaggi: riduzione prezzo 60%;</li> </ul>	<p>⇒ <b>CARNET SMART</b> <u>Soluzione limitata ai treni Frecciarossa e Frecciargento per determinate tratte.</u> Carnet da 10 viaggi in 30 giorni: riduzione oltre il 60%</p> <p>⇒ <b>ABBONAMENTO MENSILE</b> Soluzione per viaggi illimitati in un mese su una tratta regionale.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30 viaggi: riduzione prezzo 70%.</li> <li>➔ <b>MENSUEL ZOU!</b> Abbonamento mensile per viaggi illimitati in 1 mese: riduzione prezzo fino al 75%</li> </ul>	
<i>Studente con frequenza di viaggio media e bassa</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <b>1 VOYAGE ZOU!</b> Biglietto di corsa semplice</li> <li>➔ <b>10 VOYAGES ZOU!</b> Soluzione che permette di effettuare 10 viaggi in 12 mesi: riduzione prezzo del 30%</li> <li>➔ <b>CARTE ZOU! MALIN</b> Offerta per gli utenti che acquistano la carta ZOU! MALIN (30 €/anno) per l'acquisto di biglietti di corsa semplice: riduzione del 30% per l'utente ed un altro utente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <b>loStudio</b> Offerta dedicata agli studenti in possesso della Carta loStudio: riduzione del 20% sui treni <u>Freccia e Intercity</u></li> <li>➔ <b>BIGLIETTO BASE</b> <u>Per i treni regionali</u> biglietto di corsa semplice</li> </ul>
<i>Studente che effettua spostamenti sistematici</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <b>CARTE ZOU! ÉTUDES</b> <u>Offerta limitata a studenti</u> fino a 26 anni inclusi, <u>domiciliati e che studiano in Région PACA</u>: tariffa speciale di 90 Euro per l'anno accademico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <b>ABBONAMENTO MENSILE</b> Soluzione per viaggi illimitati in un mese su una tratta regionale</li> <li>➔ <b>ABBONAMENTO ANNUALE</b> Soluzione per viaggi illimitati in un anno su una tratta regionale</li> </ul>
<i>Utente under 30/26 con frequenza di viaggio media e bassa</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <b>CARTE ZOU! MALIN</b> Offerta per gli utenti che acquistano la carta ZOU! MALIN (30 €/anno) per l'acquisto di biglietti di corsa semplice: riduzione del 30% per l'utente ed un altro utente</li> <li>➔ <b>10 VOYAGES ZOU!</b> Soluzione che permette di effettuare 10 viaggi in 12 mesi: riduzione prezzo del 30%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <b>OFFERTA YOUNG</b> Offerta dedicata agli utenti under 30 per l'acquisto di biglietti base per <u>Intercity e Frecciabianca</u>: riduzione variabili dal 20% al 70%</li> <li>➔ <b>CARTA VERDE</b> Carta sconto per giovani tra 12 e 26 anni per l'acquisto di biglietti base su tutti i <u>treni nazionali</u>: sconto 10%</li> <li>➔ <b>BIGLIETTO BASE</b> <u>Per i treni regionali</u> singoli biglietti di corsa semplice</li> </ul>
<i>Utente over 60 con frequenza di viaggio media e bassa</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <b>CARTE ZOU! MALIN</b> Offerta per gli utenti che acquistano la carta ZOU! MALIN (30 €/anno) per l'acquisto di biglietti di corsa semplice: riduzione del 30% per l'utente ed un altro utente</li> <li>➔ <b>10 VOYAGES ZOU!</b> Soluzione che permette di effettuare 10 viaggi in 12 mesi: riduzione prezzo del 30%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <b>OFFERTA SENIOR:</b> Offerta dedicata agli utenti over 60 per l'acquisto di biglietti base per <u>treni Intercity e Freccia</u>: riduzione variabili dal 20% al 50%</li> <li>➔ <b>CARTA ARGENTO</b> Carta sconto per passeggeri over 60 per l'acquisto di biglietti base su tutti i <u>treni nazionali</u>: sconto 15%</li> <li>➔ <b>BIGLIETTO BASE</b> <u>Per i treni regionali</u> singoli biglietti di corsa semplice</li> </ul>

<p><i>Mini gruppo di utenti che effettuano un viaggio occasionale</i></p>	<p>⇒ <b>1 VOYAGE MINI-GROUPE ZOU!</b> Offerta per gruppi di 3 a 9 persone per l'acquisto di un unico titolo di viaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mini gruppi di 3 persone: riduzione prezzo 30%;</li> <li>• Mini gruppi di 4 persone: riduzione prezzo 40%</li> <li>• Mini gruppi da 5 a 9 persone: riduzione prezzo 50%.</li> </ul>	<p>⇒ <b>OFFERTA INSIEME</b> Offerta per gruppi da 3 a 5 persone per l'acquisto di un unico titolo di viaggio: su treni <u>intercity e Freccia</u>: riduzione variabile dal 30 al 60%</p> <p>⇒ <b>BIGLIETTO BASE</b> <u>Per i treni regionali</u> singoli biglietti di corsa semplice</p>
<p><i>Gruppo di utenti di 10 e più persone che effettuano un viaggio occasionale</i></p>	<p>⇒ <b>TARIF GROUPES</b> Tariffe speciali per gruppi di 10 e più persone per l'acquisto di un unico titolo di viaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gruppi utenti da 12 a 17 anni: riduzione prezzo 50%;</li> <li>• Gruppi utenti adulti (+28 anni): riduzione prezzo 30%</li> <li>• Gruppi utenti bambini (da 4 a 12 anni): riduzione prezzo 50%.</li> </ul>	<p>⇒ <b>COMITIVE</b> Soluzioni per gruppi di 10 e più persone per l'acquisto di un unico titolo di viaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Offerta comitive ordinarie per viaggiare su Freccie ed Intercity: riduzione 30%;</li> <li>• Offerta comitive ordinarie per viaggiare su treni Regionali: riduzione 10%</li> <li>• Specifiche offerte per le scuole</li> </ul>
<p><i>Famiglia che effettua un viaggio occasionale</i></p>	<p>⇒ <b>1 VOYAGE MINI-GROUPE ZOU!</b> Offerta per gruppi di 3 a 9 persone per l'acquisto di un unico titolo di viaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mini gruppi di 3 persone: riduzione prezzo 30%;</li> <li>• Mini gruppi di 4 persone: riduzione prezzo 40%;</li> <li>• Mini gruppi da 5 a 9 persone: riduzione prezzo 50%.</li> </ul>	<p>⇒ <b>OFFERTA FAMIGLIA</b> Offerta per gruppi familiari da 2 a 5 persone per l'acquisto di un viaggio su treni <u>Intercity notte</u>: riduzione del 50% per under 15 e del 20% per gli altri utenti</p> <p>⇒ <b>BIGLIETTO BASE</b> <u>Per i treni regionali</u> singoli biglietti di corsa semplice</p>

Si evidenzia la strategicità dell'azione pilota di Regione Liguria nelle opportunità di estensione e replicabilità della metodologia adottata ad altre relazioni transfrontaliere ferroviarie (quali ad esempio le relazioni sulla linea ferroviaria Ventimiglia -Tende) o altre relazioni transfrontaliere con ulteriori modalità di trasporto (quali il collegamento marittimo Santa Teresa di Gallura-Bonifacio).

La valutazione delle risultanze di tale studio potrebbe suggerire alle autorità competenti l'eventuale applicabilità di revisioni ed integrazioni alla regolamentazione attualmente vigente tra Italia e Francia in termini di tariffazione e pianificazione transfrontaliera ferroviaria. In tale contesto, è comunque necessario l'avvio di un percorso di azione sinergico tra le Autorità Competenti a livello regionale e nazionale, che potrebbe ricondursi all'associazione dei 4 soggetti competenti (Stato Italiano, Région PACA, Regione Liguria e Principato di Monaco) in un Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale quadripartito.