

16/4
11/04/2017Aff. Ist.
SA

cu 218.2/1062/2017

2.6/227/17/X

Al Presidente del Consiglio regionale del Piemonte

respiato

17 APR 17 A00100C 002684

ORDINE DEL GIORNO 1059ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,trattazione in Aula trattazione in Commissione **OGGETTO:** Fondi per co-finanziare la riapertura della linea ferroviaria Alba-Asti/Alessandria. Collegato al Disegno di legge n°237 del 09 Febbraio 2017 "Bilancio di previsione finanziario 2017-2019"

Visto:

- l'articolo 11 comma 3 del D.Lgs 15 Luglio 2015 n.112 che stabilisce "Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché le informazioni. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri[...]";
- l'articolo 1 comma 1 lettera a) della L.r. 1/2000 recante "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997 n.422" il quale stabilisce che la regione ha come fine quello di "promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale del territorio regionale, elevandone l'accessibilità, in particolare nelle aree montane e collinari, e garantendo un'equa ripartizione dei benefici e dei costi diretti ed indiretti";
- l'articolo 4 della L.r. 1/2000 recante "Funzioni e compiti amministrativi della Regione. Strumenti di programmazione";

Premesso che:

- in Piemonte vi sono molteplici linee sospese a servizio del territorio, che attualmente sono in attesa di riattivazione, infatti dal 2012 le linee di seguito descritte sono state sospese per il mancato avvio di programmi di investimento sulle linee ferroviarie che ha creato non pochi disagi e problematiche ha tutto il servizio regionale e all'utenza pendolare;
- la linea Alba - Asti fa parte di una rete ferroviaria a servizio del territorio Astigiano e Alessandrino dove il ramo Alba - Castagnole si divide in due tronconi, uno dei quali si dirige ad Asti e l'altro ad Alessandria, sviluppando un servizio fondamentale per i Comuni della zona;

- nel 1988 la tratta fu sospesa tra Castagnole e Asti a causa di cedimenti franosi che portò allo sviluppo di un viadotto nel comune di Costigliole D'Asti dal costo di quasi 40 miliardi di vecchie lire, che portò alla riapertura del tratto nel 1990;
- nel 2010 il servizio tra Alba e Castagnole delle Lanze fu interrotto per il cedimento della galleria "Gheresi" e dei versanti all'imbocco, che ha comportato una riduzione del traffico e conseguentemente dei viaggiatori;
- nel 2012 la linea tra Asti - Alba con il relativo tronco verso Alessandria, venne sospesa e sostituita da un insufficiente servizio automobilistico, che di fatto ha creato l'isolamento del territorio tra Alba, Asti e Alessandria, vincolando i pendolari ad usare l'auto privata, limitando l'uso dell'autobus agli studenti;
- attualmente il servizio ferroviario nell'area copre solo la parte tra Asti - Alessandria, Asti - Nizza - Acqui, Asti - Trofarello - Cavallermaggiore, creando un enorme vuoto nell'area di Alba e Castagnole geograficamente più vicine ad Asti e Alessandria e, grazie alla ferrovia ora sospesa, potenzialmente più competitiva.

Valutato che:

- i tempi di viaggio del servizio ferroviario sono potenzialmente inferiori ai tempi degli autobus in sostituzione, oltre ad essere maggiormente sicuri e funzionali, permettendo il trasporto di un numero maggiore di utenti;
- i tempi di percorrenza sulla tratta Asti - Alba, lunga 34 km, sono di circa 18 minuti da Asti fino a Castagnole, 25 minuti fino a Neive e 35 fino ad Alba, mentre i tempi di viaggio degli autobus sono di circa 30 minuti da Asti a Castagnole, 35 minuti fino a Neive e 55 minuti fino ad Alba, quindi una differenza, sull'intero percorso da Asti ad Alba, di 20 minuti.
- la velocità media sul tronco Alba - Asti del servizio ferroviario può raggiungere i 90 km/h con punte di 110 km/h (velocità di percorrenza anche sul viadotto del Comune di Costigliole D'Asti);
- le strade che servono il servizio sostitutivo degli autobus non sono in condizioni di permettere ai pendolari studenti e lavoratori, di viaggiare in sicurezza, infatti si sono verificati pericolosi incidenti nell'area di Neive in cui in un caso si è sfiorata la tragedia con uno scuolabus sulla strada verso Barbaresco;
- si ritenga necessario riattivare il servizio ferroviario con almeno 15 coppie di treni al giorno per sopperire ai quasi 10 mila viaggiatori giornalieri (in andata e ritorno) potenziali della tratta (dati aggregati Istat 2011 sul pendolarismo);
- la riattivazione della tratta ferroviaria permetterebbe il trasbordo dei pendolari che usano l'auto privata sul mezzo pubblico visti gli enormi vantaggi in termini di tempo e costi che il servizio ferroviario permette di ottenere;

Considerato che:

- sono stati effettuati grandi investimenti sulla tratta in oggetto, in particolare il lungo viadotto costato circa 40 miliardi di vecchie lire, per sopperire allo stato franoso di una zona della tratta;
- attualmente l'unico vero problema sulla tratta in oggetto risulta essere la galleria "Gheresi" (lunga circa 1047 metri), per cui si sono stimati dei costi di messa in sicurezza e ripristino di circa 15 milioni di euro, e la verifica di sicurezza del viadotto nel Comune di Costigliole D'Asti, il resto della tratta risulta in buone condizioni, avente bisogno ordinaria manutenzione;
- per dare un'idea dei costi da affrontare sulla galleria "Gheresi", si porta ad esempio la nuova galleria "Cattolica" sulla linea Bologna - Lecce inaugurata l'8 dicembre 2014, di simile lunghezza alla "Gheresi" e realizzata da zero oltre ad essere elettrificata, per la quale i costi sono ammontati a 24 milioni di euro;
- Le stazioni sulla tratta presentano segnalazioni e arredamenti in parte rinnovati;
- Dopo l'alluvione del 1994 sul fiume Tanaro, sono stati spesi oltre 40 miliardi di vecchie lire per ricostruire il ponte ferroviario che collega Castagnole e Costigliole;
- l'area delle langhe in cui si trova la ferrovia è stata dichiarata patrimonio dell'UNESCO, dove vertono molteplici progetti di valorizzazione e turismo, per cui la ferrovia potrebbe costituire volano di sviluppo del territorio;

Considerato altresì che:

- il 23 novembre 2016 viene registrata dagli uffici regionali la comunicazione della raccolta di quasi 2500 firme in cui si richiede la riattivazione della tratta ferroviaria Castagnole - Alessandria, viste anche le necessità di raggiungere i servizi pubblici nel comune di Alessandria;
- l'11 gennaio 2014 viene fondata il "Comitato Strade Ferrate Bartolomeo Bona Nizza Monferrato" in cui nello statuto all'art.2 "principi e finalità" vengono fissati gli obiettivi del comitato, la riapertura della tratta Castagnole - Nizza - Alessandria e della tratta Asti - Castagnole - Alba, in quanto "linee strategiche non solo per raggiungere i servizi pubblici di Asti, Alessandria ed Alba, ma anche per lo sviluppo turistico ed economico del territorio";
- l'Assessore ai Trasporti Balocco, in occasione dell'incontro del 5 marzo 2015, nel municipio albese, ha incontrato i sindaci dei Comuni di Alba, Asti, Costigliole D'Asti, Neive, Isola D'Asti, Canelli, Castagnole delle Lanze, Costiglione Tinella, Nizza Monferrato, insieme ad esponenti della Provincia di Asti, riferiva di una perizia in corso per quantificare in modo esatto i costi degli interventi per la messa in sicurezza della galleria "Gheresi" per una eventuale riapertura della tratta;

- nello stesso incontro del 5 marzo 2015, i Comuni interessati dal servizio ferroviario, hanno espresso la necessità di riapertura della tratta vista l'importanza strategica della stessa per il territorio, sia in termini turistici che per servizio pendolare degli studenti e lavoratori, inoltre hanno espresso con forza la loro completa contrarietà allo sviluppo di una ciclabile su una linea così importante, su cui sono stati spesi milioni di euro;
- il 29 febbraio 2016 i Sindaci astigiani e cuneesi hanno incontrato nuovamente l'Assessore Balocco per avere risposte in merito alla possibile e necessaria riapertura della tratta Asti - Alba e Nizza - Castagnole - Alba e per conoscere quali sono i costi per la messa in sicurezza e riapertura della galleria "Gheresi" visto l'annuncio di analisi nell'incontro del marzo 2015 da parte dell'assessore Balocco;
- l'assessore Balocco ha dichiarato (fonte stampa) che gli interventi sulla galleria "Gheresi" saranno inseriti nell'elenco degli interventi prioritari concordati con il governo e con RFI;

Il Consiglio regionale impegna la giunta

Affinché vengano reperiti fondi ~~ed inseriti a bilancio~~ al fine di co-finanziare il ripristino della galleria Gheresi o ogni altra soluzione, che permetta la riapertura della linea ferroviari Alba - Asti/Alessandria.

FIRMATO IN ORIGINALE

(documento trattato in conformità al provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali n. 243 del 15 maggio 2014)