

**ORDINE DEL GIORNO
N. 737**

**RINNOVO MATERIALE ROTABILE
PIEMONTESE PER TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE**

*Presentato dal Consigliere regionale:
GRIMALDI MARCO (primo firmatario)*

*Protocollo CR n. 11380
Presentato in data 31/03/2016*

23,25
30/3/2016
Al. Tili

Consiglio Regionale del Piemonte

PRI



A00011380/A0100B-04 31/03/16 CR

00:03 31 Mar 16 A0100B 000477

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

2.18.2/790/2016 X

2.6/182/2015 X

ORDINE DEL GIORNO 737

*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno.*

Collegato al disegno di legge regionale n. 190 "Bilancio di previsione finanziario 2016-2018" ai sensi dell'articolo 87 del regolamento interno.

trattazione in Aula

trattazione in Commissione

OGGETTO: RINNOVO MATERIALE ROTABILE PIEMONTESE PER TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.

Premesso che:

- negli ultimi 15 anni lo Stato ha smesso di investire sull'acquisto di nuovi treni, quando negli altri Paesi europei sono state investite ogni anno risorse nazionali proprio per migliorare il servizio;
- le Regioni italiane che dal 2001 hanno la responsabilità del servizio ferroviario regionale, hanno fatto investimenti attraverso i Contratti di Servizio;
- le più virtuose hanno individuato risorse nel proprio bilancio o orientato in questa direzione i fondi europei;
- la Regione Piemonte purtroppo è in fondo alla classifica con lo 0,04% della spesa rispetto al bilancio annuale e, malgrado differenze negli investimenti è evidente la diffusa necessità di un salto di qualità nelle politiche;
- eppure per rispondere alla nuova e crescente domanda di mobilità delle aree urbane e ripensare la mobilità urbana è fondamentale avere un servizio competitivo con treni puntuali e moderni;

- il trasporto ferroviario piemontese conta ancora treni troppo vecchi, lenti e lontani dagli standard europei di frequenza delle corse anche se la media non è tra le peggiori d'Italia;
- su 310 treni più di un terzo, circa il 36,6%, ha più di 20 anni, mentre l'età media dei treni è di 17,2 anni.

Considerato che:

- la Regione Piemonte deve far il possibile perché i piemontesi che in questi anni hanno dovuto abbandonare il treno possano tornare presto a scegliere il mezzo pubblico;
- per rendere questa speranza una realtà è necessario un forte impegno da parte della Regione, anche in termini economici, così come si è fatto per il servizio ferroviario metropolitano torinese, per ammodernare le linee esistenti, così come chiesto da associazioni, comitati pendolari e Sindaci di tutto il Piemonte;
- anche il parco storico dei tram torinesi e delle flotte su ferro delle cosiddette linee forti del trasporto pubblico hanno un'età tra le più vecchie d'Italia;

Ritenuto che:

- come richiesto da Legambiente durante la presentazione di Pendolaria 2016, nel costruire le nuove gare di appalto per il servizio ferroviario, la Regione dovrà tenere conto delle esigenze degli utenti di tutto il territorio, anche delle aree meno popolate, in modo partecipato, costituendo un tavolo di confronto permanente insieme ai comitati pendolari, alle associazioni ambientaliste, alle associazioni consumatori e a tutti i soggetti interessati dal buon funzionamento del servizio;
- in Piemonte, anche per la cancellazione di 14 linee avvenuta nel 2011, sono 35.000 i viaggiatori al giorno in meno;
- l'ultima linea ad esser stata colpita è la Novara-Varallo che dal settembre 2014 ha visto la soppressione del servizio passeggeri. Si tratta di 55 km frequentati fino a quel momento da più di 1.000 pendolari al giorno, numeri bassi ma che vedevano un costante aumento nel corso degli ultimi anni;
- la speranza dei pendolari dell'area è che con l'inserimento della linea nel capitolato di gara d'appalto nel lotto del quadrante nord-orientale del Piemonte si veda una riapertura ed un rilancio del servizio, anche se questo potrà accadere solo dopo il 2017 (quando il vigente contratto di servizio scadrà);
- numerosi disagi si riscontrano sulla linea che collega Genova ad Acqui Terme. Qui è indispensabile intervenire sull'infrastruttura almeno fino ad Ovada (AL) visti i 46 km di binario unico sui 63 della tratta, per aumentare la velocità dei mezzi (la media è di 45 km/h);

Rilevato che:

- tra il 2010 e il 2015 il Piemonte detiene anche il record nazionale di aumento del costo dei biglietti con un +47,3% a fronte di un servizio che ha avuto ben pochi miglioramenti;
- In assenza di una regia nazionale i cittadini si trova sempre di più di fronte a un servizio di serie A, per i treni ad alta velocità, di serie B nelle linee piemontesi ad alta presenza, e di serie C nelle aree più lontane dai grandi centri urbani.
- Risale allo scorso agosto il "lancio" di una gara nazionale da parte di FS del valore di oltre 4,5 miliardi di euro, che potrebbe portare sui binari italiani 500 nuovi treni per i pendolari;

Rilevato altresì che:

- che il Fondo nazionale dei trasporti, istituito ai sensi dell'art. 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, come modificato dall'art. 1 c. 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, viene ripartito tra le regioni a statuto ordinario con i criteri e le modalità definite dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013;
- la Regione ha dato mandato alla Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica di rinegoziare con Trenitalia S.p.A. l'intero piano di investimenti previsto dall'articolo 16 del vigente Contratto di Servizio (rep. n.16255 del 28.06.2011), assumendo quale titolo di quota del FONDO DI RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE, nei sei anni di vigenza contrattuale 2011 - 2016, la somma complessiva di € 31.500.000;
- nel quadro generale della spesa per l'annualità 2015, la Regione Piemonte ha ritenuto necessario destinare la somma aggiuntiva di € 1.776.546,16, per attività afferenti la promozione dei servizi TPL e per l'attivazione di iniziative volte ad assicurare all'utenza interessata il ristoro di eventuali disagi e danni derivanti dall'esercizio ferroviario, nonché per progetti volti al miglioramento ed all'implementazione della fruizione del servizio;
- lo Stato e le Regioni hanno dato seguito alla riforma della Politica di coesione comunitaria unificando la programmazione della Politica regionale comunitaria con quella della Politica regionale nazionale (programmazione del FAS). In tale contesto il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con la deliberazione n. 166/2007, allo scopo di dare concreta attuazione alla programmazione del FAS, ha previsto che le Amministrazioni interessate provvedessero alla predisposizione dei Documenti Unitari di Programmazione (DUP) e del Programma Attuativo Regionale (PAR); quest'ultimo contiene i profili operativi atti a esplicitare, sul piano realizzativo e delle modalità di attuazione, i contenuti di programmazione strategica definiti nel DUP, i relativi obiettivi ed azioni. I programmi attuativi del FAS concorrono al conseguimento degli obiettivi strategici indicati dalle Priorità definite dal QSN unitamente ai programmi operativi comunitari, ove presenti, operando

l'integrazione territoriale o tematica delle linee di intervento previste nell'ambito della programmazione operativa comunitaria.

Il Consiglio Regionale impegna la Giunta:

- a predisporre un dossier utile in particolare per i bandi e il Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), e candidare nei bandi del Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, sui programmi attuativi del FAS e sulle linee nazionale d'investimento a partire dal Fondo Investimenti del TPL, e ove possibile anche nel Fondo nazionale dei trasporti, istituito ai sensi dell'art. 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, **il rinnovo del parco rotabile dei treni piemontesi e il rinnovo delle flotte di tram** (a partire dalle 10 linee forti torinesi) **e del sistema ferroviario metropolitano di Torino**, anche attraverso un cofinanziamento regionale;
- ad attivarsi presso il Governo ed il Parlamento affinché si avvii un programma di nuove linee di Tram e Metropolitane nelle città, attraverso un fondo da finanziare con 600 milioni all'anno da prendere dai sussidi all'autotrasporto (che valgono 3 miliardi di Euro all'anno attraverso l'esonero dell'accisa) e concentrando qui gli investimenti del cosiddetto Piano Juncker e della BEI che oggi prevedono la realizzazione di nuove autostrade;

Marco Grimaldi