

**INTERROGAZIONE ORDINARIA
INDIFFERIBILE ED URGENTE A RISPOSTA
ORALE
N. 5**

**COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRA
PIEMONTE E VALLE D'AOSTA: QUALI
LE INTENZIONI DEL NUOVO
ASSESSORE AI TRASPORTI DELLA
REGIONE PIEMONTE.**

Presentato dai Consiglieri regionali:

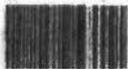
*BONO DAVIDE (primo firmatario), BERTOLA GIORGIO, FREDIANI
FRANCESCA, VALETTI FEDERICO*

Protocollo CR n. 21726

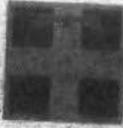
Pervenuta in data 15/07/2014

Consiglio Regionale del Piemonte

PRT



A00021726/A0101A -01 16/07/14 CR


**CONSIGLIO
REGIONALE
DEL PIEMONTE**

Al Presidente del Consiglio regionale del Piemonte

INTERROGAZIONE N. 5

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e dell'articolo 99 del Regolamento interno.

Ordinarie a risposta orale in Aula
Ordinarie a risposta orale in Commissione
Ordinarie a risposta scritta
Indifferibile e urgente in Aula
Indifferibile e urgente in Commissione

OGGETTO: *Collegamento ferroviario tra Piemonte e Valle d'Aosta: quali le intenzioni del nuovo Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte*

Premesso che:

- La ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta è una linea ferroviaria secondaria che unisce Aosta, in Valle d'Aosta, con Chivasso, in Piemonte: è attualmente l'unico collegamento ferroviario che raggiunge la regione valdostana. il 5 luglio 1886 arrivò ad Aosta il primo treno proveniente da Ivrea;
- La ferrovia, lunga 100 km, è realizzata a binario unico. Si dirama dalla Torino-Milano in corrispondenza della stazione di Chivasso, con uno scambio posto in direzione del capoluogo piemontese che obbliga i treni diretti da/a Torino all'inversione di marcia;
- La tratta Chivasso-Ivrea è stata elettrificata nel 2006 con il sistema classico italiano a 3000 Volt a corrente continua. Rimane non elettrificata la linea da Ivrea ad Aosta che viene pertanto esercita con motrici a gasolio;
- La ferrovia procede pressoché in rettilineo, mantenendo una pendenza dell'8 per mille fino ad Ivrea. Da qui, scavalcata la Dora Baltea si immette nel primo tunnel ed inizia la salita verso il confine con la Valle d'Aosta, che viene passato fra le fermate di Quincinetto e Ponte San Martino;
- Nel passante ferroviario di Torino è stata impedita a partire dal 12 dicembre 2010, per motivi di sicurezza, la circolazione di motrici a gasolio, quindi al momento il collegamento tra Piemonte e Valle d'Aosta viene necessariamente spezzato in quanto la motrice a gasolio necessaria nella tratta Ivrea-Aosta deve essere staccata e sostituita da una motrice a trazione elettrica;
- Questa tratta può quindi essere effettuata attualmente tramite o due cambi treni, e cioè il Torino-Ivrea e l'Ivrea-Aosta, o tramite tre cambi, e cioè il Torino-Milano con fermata a Chivasso, il Chivasso-Ivrea e l'Ivrea-Aosta. Se la "rottura di carico" avviene solo ad Ivrea, a Chivasso si devono effettuare operazioni per l'inversione di marcia, manovre che durano almeno 12 minuti, il che porta il tempo di percorrenza della Torino-Ivrea (che non fa fermate intermedie dopo Chivasso) a 58' e della Torino-Aosta a 2 h 20'. Se invece la "rottura di carico" avviene a Chivasso, si deve comunque attendere la coincidenza dei treni Torino-Milano con i treni Chivasso-Ivrea che effettuano tutte le fermate intermedie, il che porta il tempo di percorrenza della Torino-Ivrea a 1 h 09' e della Torino-Aosta a 2 h 25'.

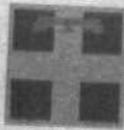
- Per via del binario unico, gli incroci ferroviari possono avvenire solo in corrispondenza dei raddoppi presenti nelle stazioni ferroviarie, il che porta spesso, in caso di ritardo di un treno, a rallentamenti a catena su tutta la linea.

Posto che:

- La legge finanziaria nazionale del 2007 (legge 27 dicembre 2006, n. 296) aveva messo a disposizione del potenziamento infrastrutturale della Chivasso – Aosta 40 milioni di euro con risorse totalmente nazionali.
- l'APQ – Accordo di Programma Quadro - tra Regioni Piemonte e Valle d'Aosta, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico ed RFI, nel 2008 aveva deciso che 27 milioni dei 40 iniziali, sarebbero stati spesi per la lunetta di Chivasso (un raccordo diretto che consentirebbe di bypassare la stazione di Chivasso e quindi eviterebbe l'inversione di marcia);
- detto accordo è stato recepito dalla Regione Piemonte con la Delibera Giunta Regionale n. 12-8536 del 7 aprile 2008 e prevedeva il finanziamento di 5 interventi:
 - 1 Realizzazione della 'lunetta' di Chivasso - Progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera 25.780.000,00
 - 2 Progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon 8.000.000,00
 - 3 Riqualficazione strutturale del ponte ferroviario sul torrente Chiusella 6.000.000,00
 - 4 Progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario e rettifica curve nel tratto da Hone Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta 20.000,00
 - 5 Progettazione preliminare per l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta 200.000,00
- Dall'Accordo Quadro sarebbero rimasti ancora inutilizzati almeno **35 milioni di euro** (5 milioni sarebbero stati già utilizzati per l'opera ferroviaria del ponte sul torrente Chiusella nel 2011, per la progettazione dell'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta e per i lavori nella stazione di Ivrea, quali *l'allungamento della banchina del 2°/3° binario e la predisposizione del cosiddetto "doppio giallo" che permettono di ospitare due treni sul binario numero 3, intervento necessario per poter spostare a Ivrea un maggior numero di "rotture di carico"*)
- Ad oggi, per via delle proteste del Comitato pendolari chivassesi e per via del divieto del transito di motrici a gasolio nel passante che hanno reso di fatto impossibile la realizzazione di un diretto Torino-Aosta, il progetto della lunetta sarebbe stato defianziato dal Cipe e, la Regione Valle d'Aosta, contro il parere degli altri enti, avrebbe chiesto al CIPE di poter stornare i 27 milioni dalla lunetta all'acquisto di locomotori bimodali;
- il costo dei treni bimodali pari a 8 milioni di euro a convoglio è dovuto al fatto che non si tratta di acquistare dei locomotori da sostituire agli attuali ma si tratta di acquistare convogli bimodali in composizione bloccata (della stessa tipologia dei Coradia Meridian, in quel caso elettrici, recentemente acquistati dalle Regione Piemonte per il SFM di Torino); inoltre ci sarà il problema dell'omologazione di questi materiali, la quale comporterà ulteriori costi aggiuntivi così come le officine di manutenzione di Trenitalia che dovranno essere attrezzate per questi materiali ad oggi non circolanti in Italia
- il progetto della lunetta di Chivasso permane nei documenti di RFI tra le principali attivazioni 2011-2015 nella rete convenzionale;

Valutato che:

- con il D.L. 69/2013, cosiddetto "del Fare", nell'art. 18 commi 1 e 2, si dice che: *"Per consentire nell'anno 2013 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori...è istituito nello stato di previsione*



del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo con una dotazione complessiva pari a 2.069 milioni di euro...Gli interventi finanziabili ai sensi del presente comma riguardano il potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari, il collegamento ferroviario funzionale tra la Regione Piemonte e la Valle d'Aosta..."

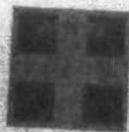
- nonostante il Decreto Legge parli di infrastrutture e cantieri e non quindi di materiale rotabile, parrebbe che l'opinione del Governo Letta sia stato di autorizzare l'ordine di acquisto dei locomotori bimodali;
- tant'è che la Regione Valle d'Aosta ha indetto una gara per l'acquisto di 5 treni bimodali dal costo di 43.147.500 di euro, di cui 27.000.000 di euro di fondi statali e 16.147.500 di fondi europei, gara la prima volta, a febbraio del 2014, annullata in quanto le tre aziende non sono state considerate ammissibili, la seconda andata deserta pochi giorni fa;
- i pendolari valdostani chiedono invece da anni l'elettrificazione della linea Aosta-Ivrea, pur consci delle problematiche tecniche relative al sottoattraversamento della cittadina eporediese;

Considerato che:

- il raddoppio ferroviario di almeno una parte della tratta Chivasso e Ivrea (costo stimato intorno a 1,5 milioni di euro a chilometro) diminuirebbe drasticamente i ritardi nella tratta Chivasso - Ivrea cosiccome nella tratta Ivrea-Aosta;
- l'elettrificazione della linea Aosta-Ivrea o, in alternativa, l'acquisto dei convogli bimodali permetterebbe un'ulteriore riduzione del tempo di percorrenza, evitando la rottura di carico a Chivasso o Ivrea;

Appreso che:

- In data 3 luglio 2014 dal sito internet "aostanews24.it": "l'Assessore al turismo, sport, commercio e trasporti della Valle d'Aosta, Aurelio Marguerettaz, ha incontrato a Torino, per un primo confronto, il neoeletto Assessore ai trasporti, infrastrutture, opere pubbliche e difesa del suolo della Regione Piemonte, Francesco Balocco. I due Assessori hanno analizzato alcune delle problematiche riguardanti le interrelazioni tra il sistema dei trasporti della Valle d'Aosta e del Piemonte, con una particolare attenzione alle criticità che affliggono la linea ferroviaria Aosta-Chivasso-Torino. Entrambe le parti hanno espresso la volontà di giungere quanto prima ad un aggiornamento condiviso dell'accordo di programma quadro siglato nel 2008 tra le due Regioni, soprattutto alla luce delle nuove esigenze di trasporto e ai vincoli di bilancio che caratterizzano l'attuale fase congiunturale. In particolare, è emersa la necessità di procedere ad una valutazione degli investimenti più urgenti da implementare sulla linea Aosta-Chivasso-Torino così come quella di predisporre una organizzazione razionale degli orari, che permetta una relazione funzionale tra la Valle d'Aosta ed il sistema ferroviario metropolitano di Torino. Sia l'Assessore Marguerettaz che l'Assessore Balocco hanno già dato mandato alle rispettive strutture tecnico-dirigenziali di programmare una serie di incontri, da tenersi nelle prossime settimane, per analizzare le iniziative da intraprendere di comune accordo".



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL PIEMONTE

INTERROGA l'Assessore competente per sapere:

che posizione intende prendere nell'annosa questione dei ritardi e disservizi della tratta Chivasso-Ivrea, in merito alla volontà di revisione dell'AQP da parte della Valle d'Aosta;