

*(I lavori iniziano alle ore 9.37 con l'esame del punto all'o.d.g.
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

(omissis)

**Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 1555 presentata da Avetta,
inerente a "*Trasporto ferroviario biellese: necessita di investimenti urgenti*"**

PRESIDENTE

Esaminiamo l'interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 1555.
La parola al Consigliere Avetta per l'illustrazione.
Prego, Consigliere; ne ha facoltà per due minuti.

AVETTA Alberto

Grazie, Presidente; grazie, Assessore, per la risposta che ci darà.

L'interrogazione, che ne segue altre che negli anni abbiamo depositato e discusso, riguarda il nodo ferroviario di Biella. Biella è collegata male, strutturalmente male, con altri centri nevralgici del Piemonte (Torino e Novara in particolare). Tra Biella e Torino sono in servizio solo due coppie di treni, assolutamente insufficienti, a detta di tutti i comitati dei pendolari che li usano. Siamo in attesa dei lavori di elettrificazione della Biella-Novara, per cui è previsto un finanziamento statale di oltre cinque milioni di euro, ma siamo solo nelle fasi di progettazione iniziale, quindi è ancora al di là da venire.

La linea Santhià-Biella-Novara è, nel report dei pendolari 2023, considerata tra le peggiori in Italia, per quanto a servizi ferroviari, quindi l'interrogazione verte sulle prospettive che questa Giunta regionale è in grado di dare ai cittadini biellesi e al territorio biellese rispetto a

questa linea ferroviaria e ai collegamenti tra Biella e Torino e tra Biella verso Milano in particolare.

Chiediamo all'Assessore quale sia il cronoprogramma degli investimenti sul nodo ferroviario biellese e se e quali altri interventi s'intendono attuare per potenziare i collegamenti ferroviari tra Biella e il resto della Regione.

Grazie.

PRESIDENTE

Ringraziamo il Consigliere Avetta per l'illustrazione.

La Giunta ha chiesto di rispondere all'interrogazione delegando l'Assessore Marco Gabusi. Prego, Assessore, ne ha la facoltà per tre minuti.

GABUSI Marco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente; grazie, Consigliere Avetta.

Sappiamo che la legge 145/2018 al comma 128) assegnava alla Regione Piemonte un contributo straordinario, pari a cinque milioni, per l'elettrificazione della linea ferroviaria Biella-Novara (naturalmente il costo era sottostimato, era un costo simbolico e significativo, probabilmente immaginato dall'estensore, a quei tempi credo l'Onorevole Pichetto) per incominciare a progettare quella linea.

Di fatto, quei soldi disponibili da gennaio 2019 non sono mai stati nella disponibilità reale della Regione, perché il programma presentato non consentiva, secondo il legislatore, secondo il Governo, secondo il Ministero delle Infrastrutture (diversi Ministri che si sono succeduti) di metterli in campo.

Finalmente, dopo un'azione congiunta dell'Assessorato, e anche del Consigliere Mosca, nella nuova legge di conversione del decreto legge 13/2023 è stato modificato un articolo: dopo la parola "elettrificazione" sono state aggiunte le parole "e ammodernamento", che consentono quindi, non solo l'elettrificazione, ma anche interventi propedeutici, necessari e indispensabili.

Tutto ciò è successo quest'estate.

Da questo punto di vista, siamo riusciti finalmente a ripresentare un nuovo piano di finanziamenti, volto alla realizzazione del sistema di controllo Marcia Treno, fondamentale per il posizionamento dell'elettrificazione, che ha circa un costo di 3,15 milioni di euro. La predisposizione della sottostazione elettrica di Novara, che unitamente a quella di Biella è già realizzata, consentirà l'alimentazione della linea elettrica Biella-Novara, per un importo stimato di un milione di euro. Il progetto definitivo dell'elettrificazione della Biella-Novara costa all'incirca, come progetto, 400 mila euro, mentre la posa in opera dei supporti trasmissivi in fibra ottica un milione e 200 mila euro.

Se fate i conti, il costo complessivo è di cinque milioni e 750 mila euro. C'è già un accordo con RFI, che coprirà gli extra oneri per circa 750 mila euro.

Nel corso di una riunione avvenuta a Roma il 5 ottobre 2023 con gli uffici del MIT, insieme a noi si è condivisa la tabella degli interventi proposti, che sono quelli sopra, a condizione che il piano di attrezzaggio dell'infrastruttura ferroviaria nazionale preveda, nella sua prossima

revisione, l'installazione delle reti MS, cioè il sistema di controllo satellitare, aiutando e coadiuvando il sistema di controllo Marcia treno.

RFI sta verificando la fattibilità di questa richiesta e, successivamente, potremo finalmente firmare la convenzione e dare seguito all'investimento e allo stanziamento di cinque milioni ormai pianificati molti anni fa.

Dal punto di vista dell'infrastruttura, il Consigliere Avetta ha citato i collegamenti diretti, le quattro corse giornaliere (due in andata e due a ritorno dirette), ma ci sono 16 collegamenti giornalieri che fanno rottura di carico a Santhià e collegano Biella (purtroppo posizionata in un luogo non lontano, ma scomodo rispetto alla direttrice forte, che è la Torino-Milano) in maniera non lineare

Abbiamo costituito un Tavolo con i rappresentanti del territorio biellese, i comitati, Regione e Trenitalia, che ha evidenziato alcuni dati molto chiari e non c'è una volontà vessatoria o di limitare quel territorio, ma c'è un'evidente difficoltà a inserire tracce, senza toglierle ad altri territori, come sa bene il Consigliere Avetta, proprio perché una delle tracce che i Biellesi avrebbero proposto di cancellare è quella che arriva dal suo territorio, Consigliere, da Ivrea.

È evidente che è una scelta che non possiamo fare a discapito di altre. Ho detto ed esplicitato in maniera molto chiara, e l'ho fatto ancora in ultima Commissione la settimana scorsa, che l'obiettivo è quello di arrivare agli investimenti infrastrutturali, l'ERTMS, cioè il sistema di controllo satellitare che consentirà di far entrare i treni in tutti i nodi urbani – penso a quello di Torino, che è quello che interessa a noi – non a distanza di cinque minuti come oggi, ma a distanza di quattro minuti. Questo consentirà, naturalmente, di avere un maggior numero di tracce.

Ribadisco in Consiglio regionale che quest'Amministrazione – che non sarà più in carica quando si dovrà decidere, ma certamente darà un segnale d'indirizzo che spero tutti condividano – in prima istanza e per i motivi che ho detto, dovrà tener conto delle richieste del territorio biellese. Credo che questo sia un atto di serietà che bisogna pianificare, perché l'ERTMS arriverà a regime attorno al 2026.

È un messaggio serio e chiaro, non bisogna illudere le persone ma, soprattutto, bisogna, come abbiamo fatto in quel Tavolo, fornire dati che consentano di far comprendere a tutti come in questo momento le linee dei centri urbani, dei nodi urbani in Italia, siano sovraffollate. Quello è il traguardo che dobbiamo davvero e seriamente immaginare.

Allo stesso tempo, immaginiamo che gli investimenti sulla linea Biella-Novara possano consentire una maggiore stabilità del servizio, insieme al piano di eliminazione dei passaggi a livello, che certamente consentirà, e deve consentire, una perturbazione meno continua di quella

linea che, di fatto, quasi tutti i giorni – e lo dice il rapporto di pendolari, ma lo sappiamo tutti – ha ritardi costanti, proprio perché ci sono 50 passaggi a livello in 50 chilometri di linea.

Grazie, Presidente.

PRESIDENTE

Ringraziamo l'Assessore Marco Gabusi per la risposta.

(Alle ore 10.35 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")

(La seduta inizia alle ore 10.50)