

*(I lavori iniziano alle ore 14.06 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)*

## OMISSIS

\*\*\*\*\*

Interrogazione a risposta immediata n. 392 presentata da Martinetti, inerente a *"Quali azioni ha intrapreso questa Giunta per il riavvio dell'importante collegamento ferroviario tra Asti e Alba"*

Interrogazione a risposta immediata n. 394 presentata da Marelo, inerente a *"Riattivazione delle tratte ferroviarie Bra-Cavallermaggiore - Alba Asti Nizza e altre corse sospese in provincia di Cuneo e Biella"*

## PRESIDENTE

Esaminiamo ora congiuntamente le interrogazioni a risposta immediata n. 392, presentata da Martinetti, e la n. 394 presentata da Marelo, concernenti lo stesso argomento.

La parola al Consigliere Martinetti per l'illustrazione dell'interrogazione n. 392.

## MARTINETTI Ivano

Grazie, Presidente.

Parliamo della linea ferroviaria Alba-Asti, che collega il territorio cuneese con quello astigiano e con quello alessandrino; una tratta ferroviaria che negli anni ha subito tutta una serie di vicissitudini che vado velocemente a riassumere.

Nell'88è stato sospeso il tratto tra Castagnole delle Lanze e Asti, a causa di cedimenti franosi che sono stati poi ripristinati con un viadotto che è costato circa 40 miliardi delle vecchie lire.

Nel 2010 viene sospeso il servizio tra Alba e Castagnole delle Lanze, sempre per dei cedimenti dovuti alla galleria Gheresi; per arrivare poi al 2012, con la sospensione completa del servizio.

Attualmente, questo servizio ferroviario serve solo alcune tratte, ma ha lasciato un enorme vuoto nelle località di corridoio tra la zona di Alba e di attirare Asti. Aree che, a nostro giudizio, risulterebbero molto più competitive se il servizio fosse ripristinato.

I tempi di viaggio del servizio ferroviario sono potenzialmente inferiori ai tempi che attualmente impiegano gli autobus sostitutivi. I tempi di percorrenza su questa tratta lunga circa 34 chilometri, secondo i nostri calcoli risulterebbero minori di circa venti minuti per tratta se effettuata con i treni. Il servizio sostitutivo si muove su strade che prestano qualche problema proprio per le condizioni stradali. Di recente, infatti, si sono verificati anche alcuni pericolosi incidenti nell'area tra Neive e Alba e soprattutto in un caso si è sfiorata una tragedia nella zona vicino Barbaresco. Attualmente l'unico vero problema è la galleria Gheresi (una galleria lunga circa un chilometro), mentre il resto della tratta ci risulta in buone condizioni, necessitando solo di qualche manutenzione ordinaria.

Parte dell'area in cui passa questo tratto ferroviario è stata dichiarata patrimonio dell'UNESCO ed insistono molteplici progetti di valorizzazione per il turismo e per tutti i territori. Nel 2016 viene registrata dagli Uffici della Regione Piemonte la comunicazione della raccolta di quasi 2.500 firme in cui si chiede la riattivazione di questa tratta.

Con una delibera è stato approvato dalla Regione Piemonte il Protocollo d'intesa per la

riattivazione di questa tratta e un Protocollo d'intesa, che riassumo velocemente, in cui la Regione ed i Comuni territorialmente interessati concordano sulla necessità di ripristinare il servizio ferroviario sulla linea ferroviaria Alba, Castagnole delle Lanze, Asti e Cantalupo. Di recente abbiamo appreso da fonti stampa che il Comune di Nizza Monferrato, che è stato uno dei sottoscrittori nel 2017 del Protocollo d'intesa per la riattivazione, con una delibera di Giunta, esattamente la n. 78 del 14 agosto, è completamente contrario al Protocollo d'intesa che aveva firmato in precedenza.

Faccio ancora una precisazione visto che oggi è stata tirata in ballo diverse volte la Ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. Di recente in un'intervista ha annunciato forti investimenti sulle infrastrutture ferroviarie per rinnovo e ripristino di assi ferroviari fondamentali per il territorio. Noi crediamo che questa tratta abbia le caratteristiche che corrispondono agli investimenti che anche il Governo vuole fare, per cui chiediamo, alla luce di queste promesse, quale sia l'impegno che la Regione intende intraprendere per ripristinare il servizio.

Grazie.

#### PRESIDENTE

Ringraziamo il Consigliere Martinetti per l'illustrazione e procediamo con l'illustrazione dell'interrogazione n. 394 del Consigliere Maurizio Marello.

Prego, Consigliere, ha facoltà di illustrarla per tre minuti.

#### MARELLO Maurizio

Grazie, Presidente.

Portando avanti e ampliando il discorso che ha fatto poc'anzi il collega Martinetti volevo ricordare all'Assessore che non più di un anno fa, quando in quest'aula venne presentato proprio dal Presidente Cirio, che saluto, il programma elettorale della sua Giunta, venne usato uno slogan molto noto: "Un'altra velocità per il Piemonte". Si sottolineò molto l'esigenza di rafforzare il cosiddetto Piemonte 2, cioè le altre Province del Piemonte diverse dalla Città Metropolitana di Torino, dal punto di vista dei servizi, con particolare riferimento alle aree interne, alle aree rurali insomma a tutte quelle aree che sono tradizionalmente, e non potrebbe essere diversamente, molto meno servite.

Provenendo dalla provincia di Cuneo non potevo che felicitarmi di questo orientamento e pensavo che tutto questo si traducesse in politiche effettive, soprattutto con riferimento al trasporto pubblico, al trasporto su gomma e al trasporto su ferro, scongiurando così quelli che erano stati i tagli del passato, in modo particolare i tagli dell'epoca della Giunta presieduta dal Presidente Cota che, come è stato ricordato, nel 2012 ebbe a sopprimere parecchie tratte ferroviarie.

Invece, a distanza di un anno, alla fine di agosto, abbiamo letto sui giornali una serie di notizie che non sono proprio in linea con il programma elettorale. Confermata la sospensione della tratta Bra-Cavallermaggiore, già sospesa durante il COVID e linea sulla quale in passato erano stati fatti importanti investimenti. Sulla linea Cuneo-Torino viene tagliata la prima e l'ultima corsa, così come sulla linea Fossano-Torino si taglia la prima e l'ultima corsa giornaliera, sulla linea Mondovì-Ceva soppressione di corse sia in direzione Fossano che in direzione Torino; sulla linea Bra-Torino soppresso il primo e l'ultimo treno; sulla linea Cuneo-Ventimiglia, che già era ridotta all'osso, viene ulteriormente sacrificata. Queste le linee in provincia di Cuneo.

Poi c'è la Provincia di Alessandria già ricordata in precedenza con molti tagli, quella di

Biella dove c'è una riduzione forte di collegamenti addirittura nel week-end del 40-50%, l'Asti-Acqui Terme. Infine, ciliegina sulla torta, la ripresa di un cavallo di battaglia dell'Assessore Gabusi quando era Presidente della Provincia di Asti, condiviso anche dall'allora europarlamentare Alberto Cirio e condiviso attualmente dal Vicepresidente Carosso: trasformare la linea Alba-Asti-Nizza Monferrato in una bella pista ciclabile.

Tutto questo mi pare che non risponda all'esigenza di dare al Piemonte, soprattutto a quella parte del Piemonte meno servita dai servizi pubblici, quelle esigenze che la nostra terra ha. Esigenze di servizio, ma anche esigenze di sviluppo.

La mia domanda è quella che hanno fatto anche i Consiglieri Martinetti e Sacco, cioè capire, qualora ci fosse, il suo progetto, Assessore, per quanto riguarda il trasporto pubblico perché, a dirla proprio tutta, da questi dati mi pare che lei più che da Assessore regionale ai trasporti si stia atteggiando da commissario liquidatore del servizio di trasporto ferroviario del Piemonte.

Grazie.

## PRESIDENTE

Ringraziamo il Consigliere Maurizio Marelo per l'illustrazione.

Per conto della Giunta si è reso disponibile per la risposta l'Assessore Marco Gabusi.

Prego, Assessore, ha facoltà di intervenire per cinque minuti.

GABUSI Marco, *Assessore ai trasporti*

Ho già fatto in precedenza le considerazioni sulla situazione che viviamo e l'ultima battuta del consigliere Marelo sul 'commissario liquidatore', cosa che non voglio fare, non mi stupisce, ma nemmeno mi trova impreparato. Il commissario liquidatore arriva quando prima qualcuno non ha tenuto i conti in ordine, quasi sempre, e quindi la riflessione va fatta non a casa mia ma a casa di qualcun altro.

Il Consigliere Marelo ha riconosciuto a me e al Presidente Cirio una coerenza di fondo, quando (io sicuramente, magari il Presidente come europarlamentare un po' di più) avremmo avuto interessi diversi, avremmo avuto interessi a evidenziare una difficoltà della Regione a erogare servizi e invece abbiamo pensato, come amministratori locali quali siamo in animo (io lo ero anche soprattutto nei fatti, come Sindaco di Canelli, perché le mie prime dichiarazioni arrivano come Sindaco di Canelli, prima che Presidente della Provincia), quello che noi pensavamo essere realisticamente il futuro del nostro territorio. Questo casualmente, perché nel 2014 e 2015 mai più immaginavo di ricoprire questo ruolo. Oggi, siamo qua a provare a immaginare, in un contesto complicato come quello del trasporto pubblico piemontese, qual è lo scenario migliore per il nostro Piemonte.

Io vengo dipinto, perché è più facile, è semplicistico, ma capita a me, capita a tutti quelli che fanno politica, per tanti versi, come quello che vuole affossare i treni perché è "amico dei pullman"; poi, rispetto ai pullman, si viene definiti come "quelli che vogliono fare le gare": ognuno ha la sua! Io non mi spavento e neanche mi preoccupa. Dico, però, che per cinque anni ci hanno raccontato che quella linea andava riaperta, ci hanno convocati in varie riunioni e io, in una riunione, avevo detto *"Va benissimo, siamo tutti per prediligere il trasporto ferroviario, ma ci si dica con che fondi e quando"*.

In una riunione dell'allora Sindaco Marelo, ad Alba, dopo tre mesi in cui ci era stato garantito che i fondi c'erano, ci è stato detto che lo studio non era uno studio di fattibilità, ma era una tesi di laurea che non aveva valore scientifico. Lo abbiamo ripreso, il Comune di Alba ha fatto fare uno studio di fattibilità sulla frana (su questo, ognuno ne ha, a casa sua, da vedere

che credo basti a far passare cinque o sei Consigli regionali!). Evidentemente, chi ha detto per cinque anni di voler riaprire la linea non ha emanato un atto effettivo, se non un Protocollo d'intesa, ma Protocolli d'intesa siamo capaci a farne tutti.

Oggi, alcuni giornali scrivono *"Ci vanno 50 milioni di euro per ripristinare la tratta e per elettrificarla, ma non sono mai stati chiesti a Rfi"*. Io, che voglio essere davvero onestissimo, non credo sia mancata la volontà di chiederli, ma gli elementi di base per chiederli, perché dallo studio pubblicato nel 2018 sul sito dell'Agenzia della mobilità, quindi io non ho influito neanche un po' (quello è e quello rimane), si capisce chiaramente come quella tratta costi tre milioni di euro all'anno in più rispetto al servizio su gomma.

Al di là delle valutazioni ambientali, che sono tutte corrette, ma che purtroppo non ci consentono di firmare un contratto con Trenitalia e che ci vedono già in difficoltà con Trenitalia, quei tre milioni di euro in più noi non li abbiamo. Non li abbiamo! È difficile pensare di chiedere un investimento a Rfi, che, tra l'altro, va a competere con altri investimenti sul nostro territorio che ne hanno bisogno, dove i treni passano e dove c'è utenza (ne potrei citare tanti: porta Susa, Porta Nuova, Novara Boschetto, penso anche all'elettrificazione della Biella-Novara, tanto per dirne una). Si tratta di investimenti che oggi hanno poco utenza, che avrebbero un costo maggiore, ma soprattutto che non hanno la copertura in nessuna prospettiva di bilancio (forse oggi nel *Recovery plan*; non lo so, lo dite voi, io devo ancora vederlo), non hanno nessuna copertura e tutti, tutti, hanno gestito il Fondo nazionale del trasporto pubblico che, negli ultimi 10 anni, non è aumentato. Oggi, tutti, tutti i partiti, tutte le coalizioni, a parte il Movimento 5 Stelle, hanno governato la Regione Piemonte e non hanno messo un milione in più rispetto ai 55 presenti, per il trasporto pubblico.

Pertanto, non credo sia una mancata volontà, perché nessuno di noi può dire di essere contro il trasporto ferroviario. Oggettivamente, mancano le disponibilità economiche per implementare quel servizio e non bastano uno o due milioni, ma ne servono svariate decine.

Ritengo che penalizzare altri territori per inserire nel contratto di programma Rfi un investimento che sappiamo poi non avrà mai, o non avrà, in prospettiva, in meno di sette-otto-dieci anni, le gambe per andare avanti vuol dire fare una politica di parte, fare una politica che rischia di essere come quella della Saluzzo-Savigliano: una linea che ci costa tanto tempo e soldi per andare a fare gasolio da Savigliano al Lingotto, quanto di servizio erogato sul territorio.

Io non voglio fare il commissario liquidatore, io voglio tenere i piedi per terra e confrontarmi con i territori, che forse oggi non sono maturati perché l'abbiamo detto loro io, l'Assessore Carosso e il Presidente Cirio, ma sono maturati perché sono molto più evoluti di me e di noi, perché hanno visto che, per cinque anni, qualcuno che ci credeva (io non metto in dubbio la buona fede) non è riuscito a fare niente su quella linea. Niente!

L'abbiamo detto tante volte io e il Presidente Cirio: non stiamo mettendo sullo stesso piano le bici e il treno; qui, stiamo mettendo sullo stesso piano le rotaie e le bici, perché oggi il treno non c'è e non c'è prospettiva che ci sia o che ci sarà. Noi crediamo che quei sedimi adibiti e censiti sui Piani regolatori alla viabilità debbano tornare ad avere un loro ruolo per come sono stati pensati, con un'evoluzione che in molti Paesi c'è stata e che anche noi, prendendo atto del fatto che è complicato e non c'è prospettiva sulla riattivazione del servizio ferroviario, dobbiamo immaginarci. Questo serve anche a evitare tagli sulle altre linee, perché se noi non andiamo a sperperare denaro dove purtroppo non ce n'è bisogno, consolidiamo il servizio sugli altri territori.

Quanto affermato dal Consigliere Marengo corrisponde in parte al vero. Dico la stessa cosa che ho detto al Consigliere Sacco prima: alcune corse sono ripristinate, non tutte, ma noi oggi dobbiamo partire dal presupposto che siamo al 40% e domani arriveremo al 70% di utenti rispetto allo storico, è evidente che non possiamo permettercelo. Ci sarà un grosso tema - credo - più importante: la tenuta delle nostre imprese di trasporto, perché con questo tipo di bigliettazione e quando finiranno, giocoforza, gli aiuti di Stato per la mancata bigliettazione, avremo centinaia di aziende, in Italia, che non saranno in grado di erogare un servizio pubblico, perché mancherà l'utenza, mancherà la bigliettazione e forse dovremo fare tagli più pesanti di

questi.

Questo, non è il problema oggi odierno; il problema, oggi, è far partire i servizi che il 14 settembre dovranno partire e implementarli secondo l'utenza e soprattutto non fare i commissari liquidatori dei trasporti della Regione Piemonte, ma dare una prospettiva che, dati alla mano e contratti di servizio alla mano, purtroppo nessuno è riuscito a dare negli ultimi sette-otto anni.

Grazie.

#### PRESIDENTE

Ringraziamo l'Assessore Marco Gabusi per la risposta.

Nel ringraziare il Presidente Stefano Allasia per la delega, dichiaro chiusa la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata.

Dopo l'areazione del locale, alle ore 15.45, il Presidente riaprirà la seduta.

Grazie a tutti. Prego, ora, di sgombrare l'aula. Usciamo tutti con i distanziamenti, veloci, in modo da permettere la mezz'ora di areazione.

Grazie.

\*\*\*\*\*

*(Alle ore 15.13 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)*

*(La seduta riprende alle ore 15.47)*