

## ORDINE DEL GIORNO n. 1144

### Il Consiglio regionale

#### *premessato che*

- 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, offrendo un servizio fondamentale ai Comuni della zona;
- nel 1988 la tratta fu sospesa tra Castagnole e Asti a causa di cedimenti franosi che richiesero la costruzione di un viadotto nel comune di Costigliole d'Asti dal costo di quasi 40 miliardi di vecchie lire, con 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, con contestuale limitazione del traffico e conseguente riduzione dei viaggiatori;
- nel 2012 la linea tra Asti e 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 con conseguente utilizzo dei bus principalmente da parte dei soli studenti;
- attualmente il servizio ferroviario nell'area serve solo le tratte Asti - Alessandria, Asti - Nizza - Acqui, Asti - Trofarello - Cavallermaggiore, creando un enorme vuoto nelle località del corridoio che si snoda tra Alba, Castagnole e Asti; tale area risulterebbe sicuramente più competitiva riattivando la linea ferroviaria al momento sospesa;

#### *analizzato che*

- i tempi di viaggio del servizio ferroviario sono potenzialmente inferiori ai tempi degli autobus in sostituzione; il treno risulta inoltre maggiormente sicuro e funzionale permettendo il trasporto di un numero molto più elevato 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, con 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 su cui prestano servizio i bus sostitutivi non sono in condizioni tali da 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;
- la riattivazione della tratta ferroviaria permetterebbe ai pendolari che oggi utilizzano l'auto privata di servirsi del mezzo pubblico visti gli enormi vantaggi in termini di tempo, costi e sicurezza propri del servizio ferroviario;

#### *visto altresì che*

- sono stati effettuati ingenti 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; prescindendo dalla verifica di sicurezza del viadotto nel Comune di Costigliole d'Asti, il resto della tratta risulta in buone condizioni, necessitando soltanto dell'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 segnaletica 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 e ivi insistono molteplici progetti di valorizzazione e turismo, per cui la ferrovia potrebbe costituire volano di sviluppo del territorio;

*considerato 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, Castiglione 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 sia per servizio pendolare degli studenti e dei 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 siano 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;
- la tratta ferroviaria è stata inserita (dalle dichiarazioni dell'Assessore Balocco) tra quelle sospese che in ottica di gara per l'affidamento del servizio ferroviario

faranno punteggio per eventuali offerte che ne prevedano la riapertura (Lotto B - Ambito B3);

- la linea ferroviaria Asti - Alba rientra in uno dei corridoi di mobilità passeggeri ad elevata domanda come emerge dal recente Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT);
- la linea ferroviaria Asti - Alba costituisce una linea "di gronda" interbacino che collega il bacino di Cuneo col bacino Sud-Est, consentendo l'accesso rapido alla rete ferroviaria fondamentale, con possibilità di proseguire il viaggio verso Genova, la Lombardia e l'Emilia Romagna, nonché di fruire dei servizi localizzati ad Asti (e.g. tribunale);

*considerato altresì che*

- il mantenimento della linea Asti - Alba nel lotto B3 ne rende di fatto l'apertura alquanto difficile poiché non vi è alcun vantaggio per i gestori partecipanti agli affidamenti a impegnarsi alla gestione di una linea il cui ripristino completo non è garantito nel breve, ma di cui l'esercizio anche in forma parziale (Asti - Castagnole) consiste di fatto in un impegno alla sua riapertura completa;
- i numeri elevati degli spostamenti sistematici rilevati e pubblicati nel piano regionale dei trasporti e il fatto che la linea sia l'unica a non essere stata chiusa nel 2012 per scarsa affluenza ne fanno una candidata ideale ad essere inserita nel lotto B1, così come le linee regionali Chivasso-Ivrea e Biella – Santhià;
- il ripristino della linea ferroviaria anche in forma parziale consentirebbe la forte riduzione traffico in ingresso ed in uscita da Asti verso Castagnole ed Alba, non essendo i possibili utenti intercettati da un servizio automobilistico poco efficiente ed appetibile, che per impedire lo smantellamento di tutte le strutture ferroviarie atte all'esercizio della linea in questione (rimessa per il materiale rotabile di Asti, inutilizzata ma ancora presente, punti di rifornimento per i mezzi, presenza del personale) la cui scomparsa in un prossimo futuro (già prevista nei piani di Trenitalia) causerebbe un ulteriore incremento dei costi del servizio da riattivare

### **impegna la Giunta regionale**

- a formulare ipotesi di costo di esercizio di un servizio minimo, anche in collaborazione con gli operatori ferroviari che presentano offerte per l'esercizio ferroviario regionale, della linea Asti - Alba, sia nell'ipotesi di limitazione della tratta a Castagnole con integrazione bus, sia nelle ipotesi di esercizio completo o con estensione a Cavallermaggiore come linea di gronda;
- a valutare l'inserimento della linea Asti - Alba, viste le caratteristiche di linea forte "di gronda" interbacino, nell'Ambito ferroviario B1 (con treni RV, treni regionali Chivasso - Ivrea e treni regionali Biella - Santhià), stralciandola dall'ambito B3;
- a prevedere un esercizio ferroviario temporaneamente limitato alla tratta Asti Castagnole delle Lanze con modello di esercizio a cadenzamento feriale orario e festivo biorario;
- a estendere tale servizio all'intera tratta Asti - Alba al termine dei lavori di consolidamento della Galleria Gherzi (o della realizzazione della variante di tracciato), con eventuale prolungamento a Cavallermaggiore e contestuale assorbimento dei servizi regionali Bra – Cavallermaggiore.

---==oOo==---

*Testo del documento votato con modifiche e approvato all'unanimità nell'adunanza consiliare del 30 gennaio 2018*