

MOZIONE n. 1276

Il Consiglio regionale

premesse che

- il paesaggio vitivinicolo del Piemonte : Langhe - Roero e Monferrato, ovvero le colline vitivinicole più famose al mondo, hanno conquistato con la riunione del Comitato UNESCO del 22 giugno 2014, la nomina a paesaggio culturale, ovvero il risultato dell'azione combinata tra uomo e natura. Si tratta del 50° sito UNESCO presente sul territorio italiano;
- il sistema di trasporto ferroviario costituisce uno degli elementi storico-funzionali di imprescindibile significato e valenza di tale paesaggio;

considerato che

- la scelta di procedere alla sospensione del servizio ferroviario sulla tratta Alba - Asti ebbe origine non dal livello di utilizzo, bensì a causa dei noti inconvenienti derivanti dal cedimento infrastrutturale della galleria Ghersi;
- gli approfondimenti compiuti dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese (AMP) rilevano che:
 - solo il 9% circa della mobilità motorizzata fra i bacini di Asti e Cuneo interessanti l'area utilizza il mezzo pubblico;
 - al momento dell'interruzione del servizio ferroviario nell'aprile del 2010, pur con un servizio non omogeneo e cadenzato, tempi di percorrenza e località di fermata variabili, i 28 treni circolanti sulla tratta avevano un'utenza di circa 2000 passeggeri;
 - oggi con un servizio bus effettuato su 41 corse, con cadenzamento orario, in coincidenza ad Asti con i Regionali Veloci per Alessandria e ad Alba con i treni del Servizio Ferroviario Metropolitano linea SFM6 si calcolano 792 passeggeri trasportati. In pratica, pertanto, il trasporto pubblico della zona, pur con un aumento dell'offerta di trasporto ed in presenza di un incremento della mobilità complessiva originata da scelte di localizzazione di attività pubbliche, scolastiche, commerciali e produttive, ha perso circa 1200 utenti, più della metà del dato storico;
 - l'inquinamento atmosferico continua ad avere un impatto significativo sulla salute dei cittadini influenzando sull'aspettativa di vita, nonché con una notevole ricaduta economica, gravando sulla spesa pubblica per la sanità e incidendo in tutti i settori dell'economia con la riduzione delle giornate di lavoro;
 - tra le principali linee di azione, oggetto di direttive europee, vi sono la limitazione del traffico privato e l'incremento dei trasporti ferroviari, sia per le persone che per le merci e la conseguente adozione di sanzioni a carico dei paesi che non vi provvedono in modo efficace;
 - nel corso dell'incontro tenutosi a marzo 2017 in Regione con l'Assessore regionale ai Trasporti era emersa la volontà di procedere, per una mobilità sostenibile globale, al ripristino della tratta ferroviaria Asti - Alba, in prima

istanza anche attraverso l'acquisizione delle tracce ferroviarie ad implementazione del lavoro che la medesima Regione con Fondazione FS stava compiendo a scopi esclusivamente turistici;

considerato altresì che lo scorso 18 settembre, in occasione di un incontro presso il Comune di Asti, è stato comunicato, da parte della Regione e di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), che al termine di un lungo lavoro di approfondimento tecnico e di monitoraggio, è stato redatto uno studio di fattibilità per la riqualificazione della linea. Tale studio ha definito i seguenti parametri fondamentali:

- entità degli interventi necessari
- esclusione dell'opportunità e della valenza dell'ipotesi - emersa in più occasioni anche in sede parlamentare da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - di una variante di tracciato;
- quantificazione dei costi complessivi tra gli 11 ed i 15 milioni di euro, a seconda anche della tempistica di avvio dei lavori
- assunzione dell'onere dei costi dell'intervento da parte dello Stato, sia per la sua realizzazione che per la successiva manutenzione;

rilevato che

- con D.G.R. n. 38- 3346 del 23 maggio 2016 la Regione ha delineato il percorso che, anche alla luce di quanto affermato nel comunicato stampa del 4 ottobre u.s. relativo al *contratto ponte* con Trenitalia, dovrebbe costituire la traccia per il nuovo assetto del servizio ferroviario in Piemonte;
- in tale contesto non si comprende chiaramente in quale ambito la tratta Asti - Alba debba essere collocata, ovvero se vada collocata tra le linee di adduzione nell'ambito B1, in analogia alle tratte Santhià-Biella e Ivrea-Chivasso, stante il possibile ruolo di collegamento e adduzione ai RV della linea Torino-Genova, come per la linea SFM6 del Servizio Ferroviario Metropolitano;
- occorre un chiaro pronunciamento al riguardo poiché, all'atto dell'emanazione della D.G.R. n. 38-3346 l'esatta configurazione della tratta Asti - Alba era ancora in divenire;

sottolineato che

- l'AMP ha già opportunamente predisposto uno studio di ripristino con un servizio ferroviario a cadenzamento orario Asti-Alba, prevedendo interventi infrastrutturali che comportano, oltre al recupero della galleria Gheresi, gli adeguamenti dell'intera tratta e la realizzazione di un'offerta congrua ad un bacino di utenza ampiamente paragonabile a quello della Alba-Bra e in grado di realizzare il servizio di adduzione sia alla linea SFM4 che ai Regionali Veloci della tratta Torino - Genova;
- gli Enti locali del territorio interessato, congiuntamente alla Regione Piemonte e a RFI, hanno concordato sulla necessità di ripristinare il servizio ferroviario sulla linea Alba-Castagnole delle Lanze-Asti, sottoscrivendone specifica convenzione

impegna la Giunta regionale del Piemonte

- a definire tempistiche e modalità per i progetti preliminare e definitivo per la realizzazione delle opere di recupero delle gallerie;
- ad analizzare ed eventualmente intervenire sugli adeguamenti infrastrutturali necessari all'espletamento dell'offerta, così come strutturata dal citato studio dell'AMP;

- ad attivare, mediante gli strumenti del Contratto di Programma, le necessarie azioni di trasferimento dallo Stato al gestore dell'infrastruttura delle risorse per la realizzazione delle opere concretizzando le scelte di programmazione;
- a definire correttamente e preventivamente il lotto di gara di competenza della tratta Asti - Alba, qualora si proceda agli affidamenti tramite gare dei servizi ferroviari;
- a sollecitare la realizzazione, nelle more dell'esecuzione degli interventi di ripristino dell'infrastruttura e coinvolgendo le istituzioni locali ed il Tavolo Tecnico per la mobilità sostenibile costituitosi ad Asti, un completo studio sulla mobilità del bacino adeguandone la conseguente offerta di TPL;
- a ripristinare, entro il 2018, la tratta Castagnole delle Lanze - Asti, almeno con un treno a cadenzamento biorario integrato con servizio bus, come indicato dall'AMP;
- ad individuare i soggetti ed un percorso di costante monitoraggio ed aggiornamento sullo sviluppo delle fasi di recupero e ripristino del servizio.

---==oOo===---

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