

CL 2.18.2/869/2016/x

12:41 10 Ago 16 A0100B 001137

Al Presidente del Consiglio regionale del Piemonte

ORDINE DEL GIORNO 862*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,*

trattazione in Aula



trattazione in Commissione

**OGGETTO: Ripristino delle linee sospese previa l'opzione delle tracce
entro il 2016.**

Premesso che:

- in Piemonte vi sono molteplici linee sospese a servizio del territorio, che attualmente sono in attesa di riattivazione, infatti dal 2012 le linee di seguito descritte sono state sospese per il mancato avvio di programmi di investimento sulle linee ferroviarie che ha creato non pochi disagi e problematiche ha tutto il servizio regionale e all'utenza pendolare;
- 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, sviluppando un servizio fondamentale per i Comuni della zona;
- nel 2010 il servizio tra Alba e Castagnole delle Lanze fu interrotto per il cedimento della galleria "Gherzi" e dei versanti all'imbocco, che ha comportato una riduzione del traffico e conseguentemente dei viaggiatori;
- nel 2012 la linea tra Asti - 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, limitando l'uso dell'autobus agli studenti;
- attualmente il servizio ferroviario nell'area copre solo la parte tra Asti - Alessandria, Asti - Nizza - Acqui, Asti - Trofarello - Cavallermaggiore, creando un enorme vuoto nell'area di Alba e Castagnole geograficamente più vicine ad Asti e Alessandria e, grazie alla ferrovia ora sospesa, potenzialmente più competitiva.

- la linea Santhia – Arona è una Tratta regionale in relazione con la tratta Torino – Milano consente il collegamento con la ferrovia Domodossola – Arona – Milano e Domodossola – Novara con l'intersezione nella stazione di Borgomanero;
- la tratta lunga 65 km è priva di traffico dal 2012 per la sospensione del servizio viaggiatori, non considerando le potenzialità di collegamento sul territorio e le potenzialità internazionali della linea;
- dal 2013 sono stati effettuati arbitrari interventi di rimozione dei passaggi a livello e parti di binari e scambi rendendo di fatto la linea inutilizzabile;
- la tratta ferroviaria Savigliano – Saluzzo – Cuneo è una linea regionale fondamentale per il servizio nel territorio cuneese attualmente sospesa al traffico viaggiatori ma interessata dal solo traffico merci;
- nel 2012 la tratta è stata sospesa al traffico viaggiatori per i mancati investimenti per la valorizzazione del servizio ferroviario piemontese, ma l'importanza di tale tratta ha portato nel 2014 alla discussione di un possibile ripristino del servizio visti i disagi che gli utenti hanno dovuto affrontare successivamente alla sospensione;
- la ferrovia Pinerolo – Torre Pellice è una linea di interesse regionale sospesa nel 2012 per il mancato avvio di una programmazione per la valorizzazione del servizio ferroviario regionale;
- sulla ferrovia sono stati rimossi arbitrariamente passaggi a livello e alcune parti di rotaia mentre nel complesso la tratta risulta moderna e senza sostanziali problemi strutturali;
- dal 2014 venne prospettata un eventuale riattivazione e inserimento della tratta nelle nuove gare d'appalto per l'affidamento dei servizi ferroviari, in quanto i comuni che fino al 2012 erano serviti da tale linee hanno richiesto a un immediata riapertura visti gli svantaggi che il servizio sostitutivo automobilistico a sviluppato verso gli utenti pendolari del servizio.

Analizzato che:

- in relazione alla qualità del servizio e dei tempi di viaggio nel servizio ferroviario, presentano enormi potenzialità rispetto ai servizi automobilistici entrati in sostituzione delle linee sospese, oltre ad essere maggiormente sicuri e

funzionali, permettendo il trasporto di un numero maggiore di utenti e quindi una riduzione dei costi di esercizio;

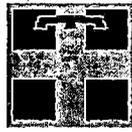
- volendo fare un esempio, i tempi di percorrenza sulla tratta Asti – Alba, lunga 34 km, sono di circa 18 minuti da Asti fino a Castagnole, 25 minuti fino a Neive e 35 fino ad Alba, mentre i tempi di viaggio degli autobus sono di circa 30 minuti da Asti a Castagnole, 35 minuti fino a Neive e 55 minuti fino ad Alba, quindi una differenza, sull'intero percorso da Asti ad Alba, di 20 minuti.
- le strade che servono il servizio sostitutivo degli autobus non sono in condizioni di 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;

Visto altresì che:

- la Regione Piemonte tramite l'AMP sta sviluppando le future gare d'appalto per il servizio ferroviario che attualmente sono state suddivise
- sono stati effettuati grandi investimenti negli su tutte le tratte in oggetto per sviluppare un sistema ferroviario capillare e funzionale per il vasto territorio piemontese;
- le stazioni e i sistemi di segnalamento sulle tratte presentano si presentano in buone condizioni per cui non vi è necessità di investire grandi risorse per il ripristino;
- alcune delle linee sospese servono aree di importanza turistica, in particolare le tratte che si trovano nei territori dell'UNESCO, dove vertono molteplici progetti di valorizzazione e turismo, per cui la ferrovia potrebbe costituire volano di sviluppo del territorio;

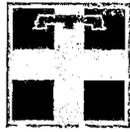
Considerato che:

- per molte delle tratte sospese sono nate associazioni rappresentative dei territori interessati che cercano di portare avanti progetti di riattivazione e sviluppo, inoltre sono state fatte in molti casi raccolte firme e manifestazioni d'interesse a tutela del diritto dei pendolari;
- più volte l'assessore Balocco ha dichiarato di essere disponibile alla riattivazione di tali tratte ferroviarie, riconoscendone il loro valore trasportistico e le



potenzialità che un servizio ferroviario esteso possa avere sul territorio piemontese, palesando l'intenzione di avviare una programmazione d'investimenti che possa potenziare il servizio regionale su ferro;

- 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, Costiglione 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 "Ghersì" 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 che per servizio pendolare degli studenti e 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 13 giugno 2015 durante il convegno organizzato dall'associazione AFP a cui ha partecipato anche l'assessore Balocco, vi è stata l'espressione di un cambiamento sulle strategie e le politiche regionali che porteranno al potenziamento del trasporto su rotaia anche in previsione di un recupero della mobilità sostenibile;
- si ritiene necessario riattivare il servizio ferroviario delle linee sospese valutando innanzitutto le potenzialità e lo studio sui pendolari che usavano o potrebbero usare le tratte sospese, infatti l'Istat nell'indagine effettuata al 2011 palesa degli scenari molto diversi da quelli presentati a giustificazione delle sospensioni nel 2012, mostrando, nei territori interessati dalle sospensioni, dei dati sui viaggiatori pendolari che sostenevano a pieno il servizio, e che attualmente si sono riversati su scadenti servizi automobilistici o su mezzi privati;
- la riattivazione delle tratte ferroviaria permetterebbe il trasbordo dei pendolari che usano l'auto privata sul mezzo pubblico, visti gli enormi vantaggi in termini di tempo e costi che il servizio ferroviario permette di ottenere, sviluppando di fatto dinamiche virtuose di sostenibilità e miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini piemontesi;



Valutato che:

- la Regione Piemonte procede nell'iter di avvio delle gare per l'affidamento del servizio ferroviario;
- il bilancio regionale attualmente è caratterizzato da molteplici problemi economici che non riescono a supportare a pieno l'avvio di politiche pubbliche e di conseguenza gli strumenti di programmazione e pianificazione ricoprono un ruolo cruciale, soprattutto nel settore dei trasporti;
- S.C.R. Piemonte ha sviluppato vari studi sulla contendibilità delle linee sospese al 2012 in una prospettiva di efficientamento del servizio ferroviario regionale, palesando il reale valore sul mercato di tali linee per cui la regione con delibera n. 1-528 del novembre 2014 ha ritenuto di dover inserire nell'articolazione dei lotti di gara;
- vi è l'urgenza di sviluppare processi virtuosi che permettano lo sviluppo del territorio piemontese e l'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico, in particolare quelli ferroviari, nell'ottica di migliorare i servizi offerti e sviluppare innovazione sul territorio;

Il Consiglio regionale impegna la giunta

Affinché vengano presi impegni nell'esercitare, nel più breve tempo possibile, il diritto di opzione delle tracce ferroviarie sulle linee sospese citate nelle premesse, per le quali vi sia intenzione di riattivazione, rendendo effettivo l'impegno di ripristino delle ferrovie sospese anche in previsione delle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari.