



## **LEGAMBIENTE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA**

Illustrissimo Signor Ministro,

il Governo da poco insediato è chiamato a riscrivere in breve tempo il PNRR conferendo concretezza agli obiettivi di rilancio dell'economia in chiave di sostenibilità ed inclusione e adottando azioni e misure conseguenti.

Abbiamo apprezzato le linee programmatiche del suo dicastero, da Lei presentate in audizione alle Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera il 16 marzo, che più volte ribadiscono la necessità di promuovere infrastrutture e mobilità sostenibili, sbloccando opere in ritardo e attivando i servizi che consentano a persone e merci di muoversi in modo efficiente e a basso impatto.

Confidiamo quindi che sotto la Sua guida i servizi e le infrastrutture per la mobilità efficiente e sostenibile conosceranno un nuovo impulso.

Le previsioni contenute nelle bozze del PNRR circolate nei mesi scorsi sul tema della mobilità, erano sbilanciate verso investimenti in grandi opere, mentre serve dare priorità alle reti ferroviarie nel Mezzogiorno, alla mobilità urbana, alle reti regionali e al trasporto locale.

A questo proposito, con la presente vorremmo sottoporre alla Sua attenzione la situazione che si è venuta a creare in Piemonte, dove in quest'ultimo decennio sono state sospese 15 linee ferroviarie locali, pari a circa un terzo dell'intera rete regionale.

Le Amministrazioni regionali che si sono succedute dal 2012 ad oggi non hanno mai fornito oggettive motivazioni per la sospensione delle linee, salvo fare riferimento in modo generico ad una scarsa utenza, a problemi di bilancio e alla carenza di trasferimenti ministeriali per il servizio su ferro.

Esempio eclatante di questa politica poco lungimirante e anacronistica è quanto sta accadendo per la linea elettrificata Pinerolo-Torre Pellice, sospesa nel 2012 e la cui riattivazione, prevista per il 2019, non ha avuto seguito. Il ripristino del servizio in questione rientra nel contratto stipulato dalla Regione Piemonte con Trenitalia nel 2020, al termine di una lunga e complessa procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino (SFM).

L'offerta presentata da Trenitalia, oltre ad essere economicamente molto vantaggiosa, prevedeva diverse migliorie del servizio, che le hanno permesso di aggiudicarsi l'appalto del SFM torinese per i prossimi 15 anni. Fra queste migliorie, l'aggiudicatario ha previsto proprio la riattivazione della tratta di 16 km sino a Torre Pellice, quale completamento del servizio SFM2 (tratta Chivasso-Pinerolo), senza costi aggiuntivi a carico della Regione.

Il nuovo governo regionale, eletto nel 2019, ha dichiarato pubblicamente il proprio disinteresse per la riattivazione delle tratte sospese e, inspiegabilmente, ha anche affermato che non intende procedere alla riattivazione del servizio sulla tratta Pinerolo-Torre Pellice, nonostante l'accordo con Trenitalia lo preveda.

Eppure uno studio del 2019 di Confservizi e Fondazione Links (a cui solitamente la Regione si affida per le proprie valutazioni) ha stimato un rapporto R/C per la linea Pinerolo-Torre Pellice,

utilizzando i dati dell'utenza pre-sospensione, del 41% a fronte di un R/C piemontese del 36%. Inoltre in questi giorni, su sollecitazione dell'Amministrazione regionale, l'Unione Montana del Pinerolese ha fatto inserire, fra le opere piemontesi da finanziare con il PNRR, l'assurda proposta di "rifunzionalizzazione del sedime della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice sia in quanto sede di un vettore per il trasporto pubblico "ecologico" (intendendo un bus a idrogeno/elettrico), sia in quanto sede di una ciclovìa", per un importo di 25 Milioni di euro.

Altro caso emblematico è quello della linea Asti - Castagnole delle Lanze - Alba, che la Regione Piemonte ha sospeso nel 2012 adducendo tra le motivazioni la necessità di effettuare alcuni interventi strutturali alla galleria "Gherzi" per i quali negli anni abbiamo assistito ad un "balletto" impressionante di cifre per la sua riattivazione. Siamo infatti partiti da un investimento iniziale di 15 Milioni di euro fino ad arrivare alla cifra di 60 Milioni di euro per l'intera sistemazione della tratta, compresa l'elettrificazione.

Nell'ultimo anno queste cifre sono state oggetto di manipolazioni strumentali da parte dei nostri Amministratori regionali i quali, in non poche occasioni, hanno affermato che il bilancio regionale non è in grado di sostenere tali costi, mentre siamo a conoscenza che queste spese sono in capo a Rete Ferroviaria Italiana e al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Inoltre, il 20 ottobre 2020, su richiesta di Fondazione FS, i tecnici di RFI hanno effettuato un sopralluogo con l'intenzione di riattivare la tratta Asti - Castagnole delle Lanze - Alba, al termine del quale il Direttore di Fondazione FS, Ing. Luigi Francesco Cantamessa Armati, ha dichiarato che con un investimento assai inferiore a quanto ipotizzato dalla Regione Piemonte la linea potrà essere agibile ai treni storici della Fondazione, prevedendone il transito già nel 2021.

Tale affermazione ci ha lasciati basiti, in quanto in netto contrasto con quanto sempre affermato dalla Regione che prefigurava una situazione irrecuperabile, in particolare per la galleria "Gherzi".

L'ultimo esempio che citiamo si riferisce alla linea Cuneo-Ventimiglia/Nizza.

A seguito dell'alluvione che ha duramente colpito le valli Vermentagna e Roya il 2 ottobre 2020, il tunnel di Tenda e buona parte dell'unica strada di collegamento fra le valli in questione sono risultati inagibili e per il loro completo ripristino occorrerà attendere parecchi anni.

La linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia/Nizza, anch'essa interessata da alcuni danni, potrebbe invece essere completamente riattivata in pochi mesi, diventando di fatto l'unica infrastruttura di collegamento tra le valli, permettendo di evitare il completo isolamento dell'area.

Purtroppo però, a detta dell'attuale Assessore ai trasporti della Regione Piemonte, quella non sarebbe una soluzione adeguata ed è reticente ad autorizzare interventi di ripristino della tratta.

A nostro avviso, con il potenziamento del servizio precedente all'alluvione, che prevedeva due sole coppie di treni, ipotizzando anche un'offerta di trasporto degli autoveicoli su carri merci, si otterrebbe in breve tempo una buona soluzione per dare un po' di sollievo alle popolazioni delle due valli, cosa che sta peraltro accadendo sul versante francese della linea.

Ulteriore dimostrazione della rilevante importanza della tratta è la recente vittoria nel concorso "I luoghi del cuore" proposto dal FAI anche a testimonianza del fatto che occorrerebbe non considerarla più esclusivamente di interesse regionale bensì come collegamento internazionale che a nostro avviso meriterebbe un servizio adeguato, per esempio di tipo universale.

Sottolineiamo inoltre che il 29 Marzo scorso il Consiglio comunale di Cuneo ha votato all'unanimità un ordine del giorno per la riattivazione della tratta in tempi brevi ed il suo potenziamento.

Contemporaneamente alla scelta di non riattivare le linee sospese, la Regione sta cofinanziando studi preliminari di trasformazione delle strade ferrate in piste ciclabili.

Questa azione portata avanti dall'Assessorato regionale ai trasporti pare rientrare in un disegno generale di dismissione di tutte le tratte ferroviarie locali, con la sistematica promozione della loro trasformazione in pista ciclabile e la disponibilità a cofinanziarne lo studio di fattibilità,

demandandolo agli enti locali accondiscendenti.

Atteso che accogliamo sempre con molto favore la nascita di piste e percorsi di mobilità attiva, riteniamo che treno e bicicletta siano l'uno l'integrazione dell'altro e non due mezzi fra loro alternativi. In particolare la bicicletta non può essere una soluzione sostenibile alla domanda di mobilità pendolare su tratte di diverse decine di chilometri.

**Ci chiediamo se questa politica di sistematica limitazione dei servizi ferroviari locali e di trasformazione delle tratte minori in piste ciclabili sia coerente con gli indirizzi e i piani nazionali sulla mobilità e se lo smantellamento progressivo delle strade ferrate non finisca per costituire un danno irreparabile al patrimonio dell'infrastruttura ferroviaria che oggi richiederebbe - anche alla luce delle ingenti nuove risorse in arrivo - azioni per l'ampliamento e l'efficientamento della rete e dei servizi anziché il ridimensionamento e l'impoverimento.**

Le linee ferroviarie in argomento sono essenziali per la mobilità pendolare di lavoratori e studenti, in chiave turistica, e utili a contenere il traffico veicolare e le relative emissioni. Basta citare i gravi problemi di inquinamento atmosferico che affliggono questa parte della pianura Padana e le sue città, il conseguente rischio sanitario per la popolazione e l'aggravamento della crisi climatica generati dal traffico veicolare.

Crediamo che solo con una mobilità integrata ed efficiente, afferente alla ferrovia, si potrà contrastare il massiccio ricorso all'auto privata, a cui ancora troppo spesso i cittadini si affidano per supplire ad un TPL deficitario e che in Piemonte si avvale prevalentemente del trasporto su gomma.

Inoltre, una mobilità integrata potrebbe portare ripopolamento e sviluppo delle aree interne, migliorando contemporaneamente la qualità della vita dei grandi centri urbani.

Riteniamo che l'avversione verso il trasporto su ferro dimostrata dalla Regione Piemonte sia contraria ad ogni logica di raggiungimento degli obiettivi condivisi dall'Unione Europea, di cui facciamo parte, e che lo smantellamento progressivo delle ferrovie costituirà un danno irreparabile al nostro patrimonio.

Reputiamo invece fondamentali, anche alla luce delle ingenti nuove risorse in arrivo, l'avvio di azioni di ripristino ed efficientamento delle ferrovie locali.

Siamo quindi a richiedere la Sua attenzione in merito alla preoccupante situazione in cui versa il trasporto ferroviario piemontese e ci rendiamo disponibili ad un confronto, nelle modalità che riterrà più consone.

Confidando in un gradito riscontro, porgiamo distinti saluti.

Torino, 13 aprile 2021

Primi firmatari:

Co.M.I.S. – Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile  
Associazione Ferrovie Piemontesi  
Associazione Pendolari e Trasporti Biellesi  
Associazione Pendolari Novesi  
Associazione Utenti del Trasporto Pubblico.  
Comitato per la valorizzazione delle ferro-tramvie in Val Tanaro e Ponente Ligure  
Comitato strade ferrate “Bartolomeo Bona” Nizza Monferrato  
Comitato Trenovivo Val Pellice  
Gruppo Pendolari Cuneo-Torino  
AMODO - Alleanza Mobilità Dolce  
AmicinBici – bik&motion  
ARCI Piemonte - Associazione ricreativa e culturale italiana  
Associazione Asti Cambia  
Associazione Italiana Greenways  
CIPRA Italia - Commissione internazionale per la protezione delle Alpi  
Comitato Torino Respira  
Coordinamento dei comitati piemontesi del Forum Salviamo il Paesaggio  
FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta - Coordinamento Nord-ovest  
FIFTM - Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali  
Fridays For Future - Piemonte  
Greenpeace Italia  
Italia Nostra  
Kyoto club  
Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta  
Pro Natura – Piemonte  
UISP - Unione italiana sport per tutti - Piemonte  
WWF Oasi e aree protette piemontesi

Per contatti:

- ☒ Co.M.I.S. - Sig. Fulvio Bellora  
e-mail: fulvio.bellora@libero.it – cell. +393285366003
- ☒ Legambiente Piemonte e VdA - Sig. Giorgio Prino  
e-mail: presidente@legambientepiemonte.it - +393316201347

Le 15 linee ferroviarie sospese del Piemonte sono:

Santhià-Arona; Pinerolo-Torre Pellice; Cuneo-Saluzzo-Savigliano; Cuneo-Mondovì; Ceva-Ormea;  
Asti-Castagnole-Alba; Alessandria-Castagnole (-Alba) ; Asti-Casale-Mortara; Asti-Chivasso; Novi-  
Tortona; Alessandria-Ovada; Vercelli-Casale; Novara-Varallo; Novara-Laveno; Bra-Cavallermaggiore