

Al Presidente del Consiglio regionale del Piemonte

ORDINE DEL GIORNO

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

trattazione in Aula



trattazione in Commissione



OGGETTO: *Salvaguardia delle linea ferroviaria Torre Pellice-Pinerolo, oggetto della "rimodulazione" insita nel Piano Triennale del Trasporto Pubblico Locale 2011-2013*

Premesso che

- nel corso dell'anno 2011 la Giunta regionale ha provveduto a ridurre i finanziamenti regionali previsti dal Bilancio Previsionale 2011 per i servizi del trasporto pubblico locale, previsti dai Contratti di Servizio stipulati con le aziende e siamo tutt'ora in attesa del Bilancio di Assestamento 2011;
- a seguito di tali provvedimenti, Enti locali (Province e Comuni) ed imprese hanno avviato un contenzioso amministrativo con la Regione Piemonte, tuttora in attesa di risposta nel merito, al di là della richiesta di sospensiva preliminare che è stata rigettata;
- con DGR n. 13-3852 del 14 maggio 2012 la Giunta regionale ha approvato il programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2011-2013, previo parere favorevole espresso a maggioranza dalla Commissione consiliare competente in data 19 aprile 2012;
- tale programma triennale del trasporto pubblico locale prevedeva al punto 3.4 "Rimodulazione dei servizi" la segnalazione di 8 linee locali (Asti-Casale Monferrato-Mortara, **Ceva-Ormea**, **Alessandria-Ovada**, **Novi Ligure-Tortona**, Asti-Chivasso, **Cuneo-Mondovì**, **Vercelli-Casale Monferrato**, **Pinerolo-Torre Pellice**, di cui l'Asti-Casale e l'Asti-Chivasso già esercite con mezzi su gomma per problemi infrastrutturali nelle gallerie di attraversamento) come "potenzialmente più idonee allo sviluppo dell'integrazione modale", in quanto "caratterizzate dall'esistenza di un'offerta di trasporto sia ferroviario che automobilistico";
- in data 30 maggio 2012 la Giunta regionale ha presentato alla Commissione consiliare competente una proposta di deliberazione di modifica del piano triennale regionale del servizio di trasporto pubblico 2011-2013, appena approvato, contenente, per quanto riguarda la "rimodulazione" il passaggio a ben 14 linee ferroviarie locali, con l'aggiunta delle **Savigliano-Saluzzo-Cuneo**, **Asti-Castagnole-Alba**, **Alessandria-Castagnole**, **Novara-Varallo**, **Arona-Santhià**, Bra-Ceva (quest'ultima già esercita con mezzi su gomma) rispetto al programma approvato con la già citata Deliberazione di Giunta regionale;
- nel corso della successiva seduta della Commissione consiliare, riunitasi in data 1 giugno 2012, l'Assessore regionale ai Trasporti, Barbara Bonino, ha illustrato, al fine di giustificare la convenienza economica per la Regione, i dati di costo e ricavi nonché il numero passeggeri per singole corse a riguardo di sole 12 linee sulle 14 oggetto di

“rimodulazione”, evitando però di fornire dati per la “Varallo-Novara” e la “Vercelli-Casale Monferrato”.

- Veniva altresì distribuito un opuscolo cartaceo denominato “Nuovo Sistema Ferroviario Piemonte- Efficientamento Servizi Ferroviari”. All’interno si parla chiaramente di “chiusura linee” per le 12 linee oggetto di rimodulazione, e cioè di soppressione tout court delle linee ferroviarie a seguito della classica sospensione estiva.
- a riguardo delle due linee di cui non venivano forniti i dati, si apprendeva di un loro interessamento da parte di una sperimentazione di durata di 6-12 mesi, consistente nella soppressione delle corse su gomma sulla stessa tratta per valutare un’eventuale aumento dei passeggeri che utilizzano le corse su ferro, prima di una loro successiva soppressione
- solo a seguito di pressanti richieste e proteste da parte delle opposizioni Gruppi regionali di opposizione, l'Assessore Bonino ha fornito i dati economici riguardanti anche le due citate linee, i quali si sono dimostrati perfettamente simili, se non peggiori, di quelli delle altre linee, senza quindi illustrare i requisiti differenzianti posseduti dalle linee oggetto di sperimentazione;
- le due linee oggetto di sperimentazione sono entrambe non elettrificate;

Considerato che:

- la chiusura di linee ferroviarie viene propugnata dalla Giunta Regionale sulla base di un atteso risparmio ottenibile dal trasferimento delle medesime corse da ferro a gomma, con in più la riorganizzazione generale dei servizi da Fer6 a Fer5 (cioè su 5 giorni settimanali e non su sei come precedentemente, escludendo quindi il sabato) e il cadenzamento ridotto nei giorni festivi, con l’obiettivo di pagare tutto il sistema ferroviario solo con i trasferimenti statali (237 milioni di € nel 2012) al netto di una riduzione dello stanziamento complessivo regionale del 5% nel 2012 e del 10% nel 2013.
- La linea Torre Pellice-Pinerolo è stata aperta nel 1882, a seguito della realizzazione della Torino-Pinerolo. Fino a circa una decina di anni fa i treni andavano direttamente da Torino a Torre Pellice, fermando prima nel fabbricato storico della stazione di Pinerolo, invertivano la marcia ed entravano sul ramo diramato esterno alla stazione e, facendo nuovamente inversione di marcia, ripartivano per Torre Pellice. Successivamente a l’alluvione del 2000, il collegamento è stato diviso in due, un Torino-Pinerolo e un Pinerolo-Torre Pellice. Il secondo è stato effettuato con autobus fino al 2005, quando in seguito all’apertura del nuovo binario 5 della stazione di Pinerolo è stato riattivato il servizio ferroviario fino a Torre Pellice, rimasto comunque ancora diviso tra Torino-Pinerolo e Pinerolo-Torre Pellice
- La stazione di Pinerolo Olimpica è stata aperta in concomitanza con i XX Giochi olimpici invernali di Torino 2006, a 750 metri di distanza dalla stazione centrale di Pinerolo. È dotata di un solo binario passante. Nelle vicinanze della stazione olimpica si trovano il *parco olimpico*, il *complesso sportivo* (palazzo del ghiaccio "olimpico", piscina comunale, palazzetto dello sport e campo sportivo "F.lli Martin") ed il *centro studi* (Liceo Scientifico Statale "[Marie Curie](#)", Istituto Tecnico Commerciale e per Geometri "[Michele Buniva](#)", Istituto Tecnico Industriale di Stato "[Ignazio Porro](#)", Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato "Antonio Capetti" ed Istituto Professionale di Stato per i Servizi Alberghieri e la Ristorazione "Arturo Prever") che raccoglie decine di pendolari da e per Pinerolo/Torino.

Valutando che:

- La linea Torino-Pinerolo dovrebbe essere in futuro oggetto di potenziamento e di inserimento nel Sistema Ferroviario Metropolitano con cadenzamento notevole
- La Linea Torre Pellice-Pinerolo è elettrificata e sono stati fatti recentemente notevoli investimenti per riparare i danni dell'alluvione del 2000;
- Le corse da Torre Pellice della 6.24 e 7.24 superano abbondantemente i 50 passeggeri (rispettivamente 67 e 97 di media) e spesso sfiorano o superano i 100 (carico massimo 100 e 137 rispettivamente), così come le corse da Pinerolo delle 12.54, 13.54, 14.54, 16.46, 17.46, 18.46 (rispettivamente 57,82,52,58,49,85 come media e 85,103,65,82,70,120 come carico massimo), richiedendo dunque la sostituzione con almeno numero 2, se non 3, mezzi su gomma, che impatterebbero notevolmente sia dal punto di vista economico che ambientale
- I passeggeri della Torre-Pinerolo sono stimati in 1006 al giorno per 21 treni (ma molti prendono anche i bus sostituivi nella fasce deboli) per un costo di 1,586 milioni €, con un rapporto costo-ricavi di 7,4% (mentre la Torino-Pinerolo è al 20,3%).
- Nel 1999, prima dell'alluvione, i passeggeri erano 1769, da dati Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
- Sarebbe auspicabile una sperimentazione riguardante questa linea, con il mantenimento su ferro almeno delle corse più frequentate, la soppressione dei bus coincidenti per orario e la rimodulazione dell'orario in modo da far coincidere gli orari dei treni con quelli di maggior afflusso di pendolari (es. da Pinerolo posticipare di 30' la corsa delle 12.54 per far salire gli studenti pendolari)
- Detta sperimentazione dovrebbe ripristinare la soluzione di una corsa unica da Torino a Torre Pellice e viceversa, sia per quanto concerne i tempi di percorrenza che per computo dei costi di esercizio in rapporto ai ricavi, con una coincidenza puntuale con il treno a Pinerolo e non una generica corrispondenza

Il Consiglio regionale,

sicuro di interpretare il comune sentire dei pendolari interessati e il bene dei piemontesi,

chiede all'Assessore Regionale ai trasporti di:

- stralciare la linea "Torre Pellice-Pinerolo" dall'elenco delle linee ferroviarie oggetto di chiusure
- attuare per detta linea una sperimentazione, con il mantenimento su ferro almeno delle corse più frequentate, la soppressione delle corse su gomma coincidenti, la rimodulazione dell'orario in modo da agevolare i pendolari
- ripristinare la soluzione di una corsa unica da Torre Pellice a Torino e da Torino a Torre Pellice, con una coincidenza puntuale con il treno a Pinerolo

PRIMO FIRMATARIO Davide Bono