



## **Proposta di legge Regione Piemonte:**

**Disposizioni per l'utilizzo delle infrastrutture  
ferroviarie del Piemonte  
a sostegno del bisogno di  
mobilità sostenibile e come politica di contrasto ai  
cambiamenti climatici.**

## PREMESSA

- Secondo il sito di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiano è responsabile della gestione complessiva della rete ferroviaria nazionale, l'infrastruttura ferroviaria in esercizio in Piemonte si estende complessivamente per 1.896 chilometri, con una lunghezza dei binari pari a 2.657 km. Un dato che pone la rete infrastrutturale su ferro piemontese al primo posto in Italia per estensione complessiva.
- La ramificazione di questa capillare rete ferroviaria è il frutto delle avvedute scelte strategiche operate a partire dal 1826, quando un gruppo di uomini d'affari genovesi propose la costruzione di una ferrovia di collegamento tra Genova e il Po che, dopo anni di rivisitazioni portò, il 24 settembre 1848, all'inaugurazione del primo tratto di 8 chilometri da Torino a Moncalieri e a tutte le successive altre opere che videro l'impulso fondamentale di Camillo Benso di Cavour.
- Questa formidabile rete ha subito, a partire dal 2012, una drastica revisione che ha portato alla sospensione di quasi un quarto del servizio ferroviario, parzialmente sostituito da mezzi di trasporto pubblico su gomma, a cui sono seguite le forti contestazioni da parte delle comunità locali e delle loro amministrazioni, che si sono ritenute defraudate di un diritto alla mobilità collettiva.
- Le motivazioni addotte dall'amministrazione regionale allora in carica, furono di carattere economico-finanziario e di strategia politica, pur in corrispondenza di diverse tratte quotidianamente utilizzate da un congruo numero di viaggiatori.
- Le recenti linee suggerite dall'Unione Europea con il Green Deal, definiscono una nuova strategia per la crescita di un'economia continentale moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse, competitiva e tesa a contrastare i cambiamenti climatici e il degrado ambientale (fonte: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_it](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_it)).
- Il Green Deal europeo prevede un piano d'azione volto a promuovere l'uso efficiente delle risorse passando a un'economia pulita e circolare, a ripristinare la biodiversità e ridurre l'inquinamento evidenziando la necessità, tra l'altro, di introdurre forme di trasporto privato e pubblico più pulite, più economiche e più sane.
- La strategia non si limita a delineare un percorso teorico, ma destina anche un sostegno finanziario agli Stati membri espresso nel Next Generation EU e considerate nel PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) o Recovery Fund nazionale.
- Alla luce di questa importante novità nelle strategie degli Stati europei, appare evidente come ogni Regione e ogni Comunità debbano rivedere le proprie scelte trasportistiche e convogliare azioni di cambiamento - collettive e individuali - in linea con quanto determinato in sede EU e definendo opportuni progetti in grado, potenzialmente, di attingere ai fondi disponibili.
- Il trasporto ferroviario piemontese si trova dunque, oggi, nella possibilità di una piena riconsiderazione e con questa Proposta di Legge regionale si intendono suggerire gli impegni normativi necessari per trasformare l'opportunità in una concreta realizzazione.

Molti aspetti vanno, inoltre, evidenziati:

- La storica rete ferroviaria piemontese possiede tutti i requisiti per poter essere considerata come un patrimonio culturale immateriale, frutto dell'ingegno dell'uomo e di particolare unicità a livello mondiale.
- Parte delle linee ferroviarie piemontesi attraversano i territori riconosciuti dall'Unesco come patrimonio dell'Umanità a seguito di una candidatura che considerava, nel suo fascicolo tecnico,

la presenza di una rete trasportistica eterogenea, in cui comparivano anche tratte su ferro oggi sospese.

- L'emergenza climatica ha raggiunto una dimensione tale da identificare il trasporto ferroviario come uno strumento primario su cui basarsi per rendere sostenibile la mobilità moderna. Nei Paesi dell'Unione Europea il settore dei trasporti occupa oltre il 30% dei consumi finali di energia, producendo più di un quarto delle emissioni complessive di gas serra responsabili dei cambiamenti climatici. Il settore dei trasporti (dati 2018) ha concentrato poco più di un terzo dei consumi energetici complessivi del Paese (33,8%). Con riferimento alle diverse modalità di trasporto, in Italia la maggior parte dei consumi energetici risultano concentrati nel comparto stradale (83,2% del totale), seguono l'aviazione (9,7% quella internazionale, 2,2% quella interna), la navigazione interna (1,6%) e i trasporti ferroviari (1,4%).
- Lo sviluppo di un sistema di trasporti a bassa intensità di CO2 è dunque un obiettivo centrale della politica europea. La riduzione del traffico automobilistico privato, concausa significativa dei cambiamenti climatici, grazie all'utilizzo del trasporto su ferro può essere ottenuta attraverso un Piano regionale/nazionale che ne definisca visione, obiettivi e cadenzamenti.
- Il trasporto ferroviario è il mezzo di trasporto meccanico via terra più efficiente dal punto di vista energetico: a parità di chilometri percorsi il trasporto merci sui binari porta a una riduzione del 76% delle emissioni di CO2 per chilogrammo rispetto al trasporto su gomma.
- Il contesto demografico, infrastrutturale, economico e sociale delle zone interessate dalla proposta di legge giustifica ampiamente la ripresa del servizio commerciale ferroviario per le linee sospese, anche indipendentemente dalle ragioni ambientali e sociali che già di per sé costituiscono sufficienti motivi per l'impiego di una infrastruttura ferroviaria esistente e non compromessa da criticità infrastrutturali.
- La presente Proposta di legge regionale ha la funzione di ridare una giusta ed equilibrata visione del trasporto pubblico regionale, all'interno della quale l'intermodalità dei trasporti viene immaginata e letta in modo complementare e non concorrenziale alle ferrovie.
- Al ripristino delle tratte ferroviarie indicate nella Proposta di legge regionale si dovrà affiancare una strategia per collegare le stazioni ferroviarie, spesso collocate in zone di fondo valle, con i concentrici mediante una rete di minibus (a basse emissioni di particolato e CO2 oppure elettrici) strutturata tra i Comuni che si affacciano alle tratte. Pertanto, le società private esercenti il servizio su gomma saranno chiamate a rinnovare il proprio parco mezzi per agevolare tale cambiamento di modalità operative e gestionali.
- Le esistenti stazioni ferroviarie non dovranno essere cedute a terzi ma destinate esclusivamente per:
  - le finalità previste dal servizio ferroviario e come posti-tappa o punti di accoglienza a disposizione tanto dei residenti quanto di chi sceglie un turismo "lento", legato alla valorizzazione del paesaggio, della natura e delle peculiarità culturali ed enogastronomiche.
  - Il potenziamento della rete ferroviaria locale rende maggiormente appetibile la domiciliarità di cittadini in zone rurali e piccoli comuni e rappresenta uno strumento rilevante per stimolare il ripopolamento delle aree marginali.
- A supporto della rete trasportistica è prevista la creazione di una piattaforma digitale online con servizio on demand. L'uso di un'applicazione consentirà la fruizione di un servizio più efficiente, a basso impatto ambientale e in grado di ridurre i costi di esercizio.
- L'integrazione fra ferrovia e piste ciclabili rappresenta un forte elemento di attrazione per un turismo en plein air che vede in tutto il mondo elevate crescite di presenze e un'importante ricaduta economica.

- Una capillare rete ferroviaria è in grado non soltanto di rispondere ai bisogni di mobilità delle persone ma anche delle merci. La crisi pandemica ha registrato diversi punti di forza del trasporto ferroviario nello spostamento di grandi quantità di merci su lunghe distanze, con un impiego di personale più limitato e controllabile dal punto di vista sanitario. Nelle fasi di pieno lockdown diversi operatori economici hanno trasferito quote di merci dalla strada alla ferrovia, anche a fronte dei problemi di circolazione – in particolare ai confini nazionali
- che hanno particolarmente impattato sulla mobilità dell'autotrasporto soprattutto nelle fasi iniziali dell'emergenza. Diverse grandi aziende hanno scelto la rotaia per la distribuzione logistica delle loro merci su lunghe distanze (è il caso, ad esempio, di Barilla tra Parma e la Germania) e medie distanze (materiale cementizio tra Cuneo e Prato) e questo ritrovato traffico alternativo alla strada si dimostra in grado di avvantaggiarsi attraverso la presenza di linee locali minori maggiormente prossime ai siti produttivi.

### **Articolo 1** (*Finalità e oggetto*)

**1.** La Regione, in attuazione di quanto disposto dall'articolo 1 della legge regionale 4 gennaio 2000, n.1 (Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422),

è attualmente impegnata nel:

- a)** promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale del territorio regionale, elevandone l'accessibilità, in particolare nelle aree montane e collinari, e garantendo un'equa ripartizione dei benefici e dei costi diretti ed indiretti;
- b)** incentivare, nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, in modo da acquisire una maggiore efficacia ed efficienza, intese sia come più adeguata risposta alla domanda di mobilità, sia come più favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione dei servizi;
- c)** raggiungere una maggiore qualità ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti ed il rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione;
- d)** promuovere l'uso della bicicletta ai sensi della legislazione vigente.
- e)** la promozione del trasporto pubblico locale attraverso azioni di politica tariffaria, di informazione agli utenti, di sviluppo del sistema di telematica per i trasporti.
- f)** la centralizzazione e razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi nel sistema di trasporto pubblico locale.

**2.** Nel pieno rispetto degli orientamenti suggeriti dalle politiche comunitarie attraverso il Next Generation EU e considerate nel PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) o Recovery Fund nazionale, la Regione si impegna a tutelare le infrastrutture ferroviarie attive o temporaneamente sospese (inclusi i fabbricati viaggiatori, le opere accessorie e i sedimi residui) e a favorirne il pieno esercizio per consentirne l'utilizzo della cittadinanza per esigenze legate sia alla mobilità quotidiana e sia al turismo responsabile

**3.** Allo stesso tempo, la Regione intende considerare la valenza del suo patrimonio ferroviario (che rappresenta il territorio italiano con la più rilevante presenza di linee ferrate, pari a oltre 1.800

km),sviluppare un'opera di valorizzazione in grado di posizionarlo come eccellenza ingegneristica e storica di riferimento a livello mondiale e all'altezza di essere celebrata come patrimonio dell'umanità e come Bene Comune per la collettività locale.

## **Articolo 2** *(Interventi della Regione)*

1. La Regione, per le finalità di cui all'articolo 1, provvede ad elaborare modelli di esercizio di trasporto ferroviario rispondenti alla domanda di trasporto sul territorio regionale in sinergia con le Province, le organizzazioni istituzionali del territorio rappresentanti di amministrazioni locali (fondazioni e comunità), i rappresentanti dei pendolari e degli utenti e a diffondere strumenti formativi/informativi che promuovano l'utilizzo dei mezzi di trasporto alternativi all'autovettura privata, definendo un piano della mobilità sostenibile fortemente integrato.

2. La Regione, al fine di garantire il collegamento ferroviario in aree su cui insiste la presenza di tratte sospese o dismesse, promuove azioni volte a tutelare la funzionalità delle infrastrutture ed evitare il loro degrado e un utilizzo diverso da quello del trasporto ferroviario.

## **Articolo 3** *(Definizioni)*

1. Al fine della presente legge si intende per:
  - a) "linea sospesa" una linea ferroviaria su cui non è in corso un servizio di trasporto persone o merci, ma in cui sono presenti l'armamento e i principali elementi necessari per lo svolgimento di servizi o che risultano facilmente ripristinabili;
  - b) "linea dismessa" una linea ferroviaria su cui su cui il MIT ha stabilito tramite decreto l'interruzione del servizio di trasporto di persone o merci tramite modalità ferroviario e/o il cui armamento oppure il cui sedime è stato adibito ad altro utilizzo;
  - c) "domanda potenziale di trasporto" l'insieme delle esigenze di mobilità ferroviaria necessaria al territorio al fine di garantire collegamenti fruibili interregionali e nazionali.

## **Articolo 4** *(Ripristino delle infrastrutture ferroviarie sospese)*

- 1) La Giunta regionale, al fine di soddisfare la domanda potenziale di trasporto, di aumentare l'offerta di trasporto pubblico e di ridurre l'isolamento dei territori su cui insiste una linea ferroviaria sospesa, definisce un piano per il ripristino del servizio di trasporto passeggeri o merci sulle linee che alla data di approvazione della seguente legge risultino sospese, assegnando una priorità al ripristino delle linee destinate al trasporto passeggeri:
- 2) La Giunta regionale acquisisce periodicamente i dati necessari al rilevamento della domanda potenziale di trasporto e inserisce i risultati dell'indagine nel Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), nel Piano Regionale dell'Infomobilità (PRIM) e negli ulteriori strumenti di pianificazione e programmazione adottati in materia.  
La Giunta regionale, in base ai risultati dell'indagine stabilisce, con propria deliberazione, l'ordine di priorità della riapertura delle linee sospese indicandone motivazioni, costi, modalità e tempi, e individuando le infrastrutture da inserire nella programmazione triennale dei servizi minimi di trasporto pubblico.

- 3) La Giunta regionale, entro centottanta giorni dalla pubblicazione della deliberazione e compatibilmente alle disponibilità di bilancio, avvia il procedimento di richiesta delle tracce delle linee sospese, salvi i casi di messa in sicurezza e ripristino di cui al comma 4, nei quali il procedimento di richiesta delle tracce è avviato entro sessanta giorni dal completamento dei lavori, prevedendo un ulteriore aumento delle corse mediante l'introduzione di modelli di esercizio basati sul cadenzamento orario feriale e biorario festivo.
- Per una maggiore fruibilità del servizio e una migliore sostenibilità ambientale nonché economica è prevista la realizzazione in simultaneità di una rete di collegamenti flessibili tra le comunità collinari e le stazioni di riferimento.
- Il servizio ove la continuità ferroviaria non fosse possibile a causa dei lavori di messa in sicurezza di parti delle linee che presentino interruzioni gravi dell'infrastruttura, sarà integrato mediante servizio pubblico con mezzi di trasporto su strada fino al termine dei lavori di ripristino.
- 4) La Giunta regionale, nel caso di linee sospese successivamente all'entrata in vigore della presente legge a causa di danneggiamenti dell'infrastruttura o interruzione del percorso dovuti a calamità naturali o eventi imprevedibili, stabilisce, entro trenta giorni dalla sospensione della linea, tramite accordo con il gestore dell'infrastruttura, le modalità, i tempi e il riparto dei costi per la messa in sicurezza e ripristino del percorso.

#### **Articolo 5** (*Ripristino delle infrastrutture ferroviarie dismesse*)

- 1) La Giunta Regionale valuta periodicamente, previa verifica della domanda potenziale di trasporto, la possibilità di ripristino del servizio di trasporto passeggeri e merci sulle linee dismesse presenti sul territorio regionale, predisponendo un elenco aggiornato ogni tre anni.
- 2) Il recupero delle linee dismesse ai fini del trasporto pubblico di passeggeri o merci risulta prioritario all'eventuale trasformazione o recupero di tali linee per altre finalità.
- 3) La Giunta regionale individua con deliberazione le linee dismesse oggetto di ripristino, che vengono inserite nella programmazione regionale degli investimenti e la priorità del loro ripristino è determinata in base al rapporto tra il bacino potenziale di utenza e i costi di riattivazione.
- 4) La Giunta regionale individua le infrastrutture ferroviarie dismesse, inclusi i fabbricati viaggiatori e le opere accessorie realizzate per l'esercizio delle stesse, che risultano non ripristinabili per le finalità della presente legge, inserendole in apposito elenco al fine di ottenerne il riconoscimento come parte del patrimonio storico, culturale e paesaggistico della Regione e la valorizzazione e tutela ai sensi della legge regionale 1° febbraio 2006, n. 5 (Conservazione e valorizzazione sociale delle linee e degli immobili ferroviari dismessi o inutilizzati) e dell'art. 1 della legge regionale 12 agosto 2013, n. 17 (Disposizioni collegate alla manovra finanziaria per l'anno 2013).

#### **Articolo 6** (*Copertura finanziaria*)

1. Dalla presente legge non derivano maggiori oneri a carico del bilancio regionale. I fondi necessari per la messa in servizio delle linee ferroviarie di cui all'articolo 4, comma 1 sono a carico del MIT (Ministero Infrastrutture e Trasporti).

2. L'attuazione delle disposizioni della presente legge avviene tramite risorse umane, strumentali e finanziarie reperibili nell'ordinamento regionale.

3. La Regione, tramite AMP (Agenzia per la Mobilità Piemontese) responsabile della gestione economica finanziaria, della programmazione dei PTS (servizi di trasporto pubblico) nonché della distribuzione dei fondi FTN (fondo nazionale trasporti), di fondi Europei, avvia una rimodulazione dei criteri sulla ripartizione dei fondi aumentando le risorse per il trasporto ferroviario, adeguando e redistribuendo fra i bacini secondo esigenze dei territori e non primariamente su base antropica e di domanda attuale.

L'AMP è responsabile delle contrattazioni con le società con licenza TPL per la realizzazione della Rete, indirizzando in modo opportuno parte dei Fondi FTN e del previsto Recovery Fund ed è incaricata di avviare azioni concrete per la realizzazione di una piattaforma digitale on line per pc, tablet e smartphone dedicata alla mobilità sostenibile, scaricabile gratuitamente mediante App e dotata di un numero verde per assistenza, informazioni e comunicazioni.

#### PROPONENTI

Giuseppe Sammatrice – Patrizia Montafia – Vincenzo Ionadi