

Saluti e ringraziamenti.

Esposizione dei punti:

1) situazione e criticità attuali del trasporto ferroviario regionale.

Consci della mutata situazione dovuta alla diffusione della pandemia con la variante Omicron, evidenziamo però che è ormai dal maggio 2020 che proponiamo di approntare la ripresa del servizio ferroviario come pre-Covid in previsione fin da allora del rientro a scuola, presso i luoghi di lavoro e di una ripresa generale dello spostamento delle persone.

A tutt'oggi il Piemonte è l'unica Regione Italiana a non aver agito in questo senso avendo ancora un servizio ridotto e che soprattutto non soddisfa le esigenze dell'utenza, né di quella presente né di quella potenziale, in quanto in molti, causa corse cancellate, sono costretti ad utilizzare il mezzo privato e ci chiedono quando si tornerà ad una situazione normale.

Più volte ci sono stati segnalati convogli pieni con persone costrette a stare in piedi, in alcuni casi ad esempio mancando una corsa soppressa, segno che la domanda di trasporto esiste. Registriamo in parallelo l'inadeguatezza del servizio sostitutivo con bus, ove è stato attivato, che non riesce a soddisfare l'esigenza dell'utenza, mentre un convoglio ferroviario offre sicuramente più spazio e sicurezza, oltre ad avere minore attrattiva rispetto al treno. Abbiamo ad esempio scoperto che alcuni genitori hanno spostato l'iscrizione a scuola dei loro figli da un Comune all'altro in seguito alla cancellazione di corse ferroviarie ed alla provata inadeguatezza dei bus.

Registriamo criticità:

- Limone/Cuneo - Torino e viceversa: cancellazione corse (vedi 23.25 da To P.N.)
- Biella - Santhià, Biella - Novara e viceversa: cancellazione corse in settimana; riduzione drastica nel fine settimana e festivi.
- Asti - Acqui Terme e viceversa: riduzione da 14 coppie giornaliere di treni a 6; nessun servizio i sabati, le domeniche e nei festivi.
- Alessandria - Casale Monferrato - Chivasso: riduzione corse in settimana, drastica al sabato e nulla alla domenica.
- Alessandria - Voghera: riduzione corse.

2) progetti per lo sviluppo del TPL, compresa la riattivazione, fondamentale, delle tratte sospese.

È ormai necessaria una progettazione del TPL a medio lungo periodo al fine di restituire al Piemonte quel servizio ferroviario che era considerato il fiore all'occhiello nazionale per capillarità ed organizzazione.

La ferrovia nel passato è stata il motore di sviluppo dei nostri territori, soprattutto per le aree interne, e lo deve essere anche per il futuro con nuovi stimoli e finalità.

Evidenziamo che due degli obiettivi posti dall'Europa per l'erogazione dei fondi del Next Generation Eu sono:

- contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dei sistemi socioeconomici;
- ridurre le disuguaglianze sociali e territoriali.

Il Piemonte dispone di un'infrastruttura ferroviaria con potenzialità enormi, per il trasporto di persone e merci, che con il suo sviluppo a rete sarebbe in grado di migliorare la qualità di vita delle persone e dell'ambiente in cui esse vivono ed operano, favorendone anche il ripopolamento, oltreché contribuire al miglioramento delle economie locali.

La transizione da un traffico privato ad uno di massa è fondamentale per raggiungere gli obiettivi previsti dall'Unione Europea che prevedono la riduzione dei gas serra (- 55% rispetto al 1990 e zero emissioni entro il 2050) evitando così nuove sanzioni per sforamenti dei parametri che si verificano puntualmente più volte ogni anno.

Obiettivi non più prorogabili in quanto è ormai provato che **l'inquinamento dell'aria sia responsabile di numerosi decessi prematuri oltre a gravi ripercussioni sulla salute pubblica con problemi e patologie respiratorie, cardiovascolari, metaboliche e neurologiche, come ampiamente confermato dalla letteratura scientifica internazionale.** Inoltre secondo **l'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (IARC), l'inquinamento dell'aria (di cui il particolato atmosferico è un indicatore) è annoverato tra le sostanze cancerogene per l'uomo.**

Se inoltre consideriamo che **la Pianura Padana è uno dei luoghi più inquinati d'Europa,** non dovremmo più esitare nel proporre una svolta nelle abitudini di vita e degli spostamenti dei cittadini.

Il TPL dovrebbe poi riprendere quel ruolo sociale che ricopriva fino a qualche decennio di anni fa, per ridurre le diseguaglianze tra le città ed i territori rurali, accompagnare le persone in questo difficile momento dovuto all'aumento dei costi per servizi essenziali, luce - gas - carburante - etc., e per affiancare il cambiamento indotto dalla crisi della pandemia in merito ai cambiamenti nel funzionamento delle città e della distribuzione della popolazione con nuove opportunità per le aree marginali.

Questi argomenti, e molti altri ancora, sono compresi nel Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci che il MIMS ha pubblicato il 30 dicembre scorso che recepisce l'orientamento del Governo finalizzato ad **un sistema ferroviario innovativo, sicuro e più sostenibile** ed è propedeutico al **nuovo Contratto di Programma Mims-Rfi (2022-2026).** All'interno sono contenuti molti riferimenti al trasporto regionale ed interregionale, all'elettificazione delle linee a trazione termica ed alla sperimentazione di quella ad idrogeno.

Temi questi che parlano molto delle nostre linee, attive e sospese, e del loro sviluppo complessivo a beneficio dei residenti e dei turisti anche in vista della futura connessione con i corridoi europei.

L'Alta Velocità e la lunga percorrenza, i grandi corridoi transnazionali e le linee fondamentali hanno bisogno di una rete interna capillare che funga da adduzione e da abduzione per permettere alle persone di spostarsi liberamente all'interno dei territori, in modo integrato con bus, bici e sistemi di noleggio.

Ciò che emerge dal documento del MIMS è una forte spinta all'implementazione ed alla modernizzazione del TPL e della rete complementare.

Riteniamo quindi sia il momento giusto, non rinviabile, per la progettazione del potenziamento della rete regionale compresa la riattivazione delle linee sospese, a prescindere dalla trazione, e la conseguente richiesta di fondi aggiuntivi per la realizzazione degli obiettivi.

3) stesura partecipata del contratto di Servizio Ferroviario Regionale.

Abbiamo appreso la notizia dell'imminente firma del contratto per il servizio ferroviario regionale ma, come già proposto ripetutamente nel passato, chiediamo di poter partecipare alla definizione, come avvenuto con successo in altre regioni, per apportare la nostra esperienza quotidiana alle parti in trattativa.

A nostro parere tale metodo faciliterebbe l'individuazione delle priorità a soddisfazione dell'utenza e di tutte le parti coinvolte (Trenitalia, Regione...), con prevedibile aumento dell'attrattività del servizio ferroviario quindi degli introiti per le casse pubbliche.

Saluti