

Spett.le REGIONE PIEMONTE

Al Presidente della Giunta Regionale del Piemonte, **Alberto Cirio**

Piazza Castello 165 - 10122 Torino (TO) 45.071807.68493

Mail: presidenza@regione.piemonte.it,

All'Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Personale e organizzazione **Marco Gabusi**

Corso Stati Uniti 21 1028 Torino - Telefono 011.4321730

Mail: assessorato.gabusi@regione.piemonte.it, posta PEC assessorato.gabusi@cert.regione.piemonte.it,

Spett.le RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. – (RFI)

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – “Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell’art. 2497 sexies cod.civ. e del D.Lgs n.112/2015” – di seguito denominata GI - Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 ROMA

ask.dce@rfi.it, support.pcs@rne.eu, OSS@rfi.it, pirrfi@rfi.it,

Gattinara 14/5/2021

Oggetto: Ripristino della linea ferroviaria Santhià-Arona

Lo stato delle ferrovie regionali in Italia è davvero preoccupante per non dire disastroso; si perdono pezzi e i servizi peggiorano continuamente. Un patrimonio di valore rischia il completo smantellamento...Dobbiamo fare qualcosa per invertire la rotta...a cominciare dagli utenti e dai ferrovieri che ci credono ancora. Uniamo le nostre voci per un nuovo sistema ferroviario su standard europei: ne abbiamo il diritto!!! E pensiamo anche al futuro dei nostri giovani.

Il nostro popolo delle Prealpi Orientali Piemontesi è costituito da lavoratori e studenti che raggiungevano quotidianamente le loro sedi di attività grazie alla ferrovia e che, dal 18 giugno 2013, non hanno più questa possibilità, ma possono contare solo su mezzi su gomma che sono, nell’ordine, più costosi per la collettività, più inquinanti, meno puntuali (già nella bella stagione, ma se solo pensiamo alla nebbia al gelo, e alla neve questi ritardi si decuplicheranno senza ombra di dubbio).

L’Associazione Ferrovia Internazionale Torino Svizzera ha fatto una sintesi sulla storia della **Linea Ferroviaria Santhià-Arona**: è una linea regionale che diramandosi da Santhià, posta sulla relazione Torino-Milano, consente di collegare Torino e la Svizzera. È una delle tre linee di accesso al Traforo del Sempione. La linea risulta formalmente ancora in carico a RFI che la qualifica come complementare; è una ferrovia a binario unico non elettrificato a scartamento ordinario. **La stessa si sviluppa per 65 chilometri.** Fra le opere d’arte più significative figurano 11 ponti, il maggiore dei quali sul fiume Sesia, costruito a travata metallica di tre luci da 69,50 metri ciascuna; oltre ad esso sono presenti sei gallerie dello sviluppo complessivo di 5.670 metri e 322 ponticelli. Per l’esecuzione dei lavori la linea venne suddivisa in due tronchi: uno da Santhià a Borgomanero, con sviluppo su terreni diluviali e l’altro da Borgomanero ad Arona, con un percorso in gran parte su terreni morenici, che presentarono difficoltà gravi per l’esecuzione della galleria di Gattico. Allo scopo di contenere la pendenza massima della ferrovia nel limite massimo del 9 per mille, il tracciato del secondo tronco fu sviluppato secondo un percorso maggiore rispetto alla distanza in linea retta fra le due località estreme. La Rete Mediterranea all’inizio del 1902 incominciò lo studio dei primi tracciati definitivi e l’avvio delle pratiche per l’esproprio dei terreni: la linea doveva essere compiuta in tempo utile, ovvero il 14 maggio 1904, data presunta dell’attivazione della galleria del Sempione e qualora l’apertura della medesima avesse subito ritardi, entro la fine di quello stesso anno. In realtà, a causa delle impreviste e gravi difficoltà tecniche, l’apertura del Sempione slittò al 1° giugno 1906, cosicché fu possibile ultimare in tempo utile i lavori per la costruzione delle linee di accesso. Il 16 gennaio 1905 poté essere attivato il tratto da Santhià a Borgomanero, di 48,421 km e circa un anno dopo il 5 gennaio 1906, quello da Borgomanero ad Arona, di 16,589 km. La linea ferroviaria era servita da Trenitalia e tutti i treni erano

classificati come regionali, sin dai primi anni di attività, fu percorsa da convogli internazionali che garantivano un collegamento diretto tra il capoluogo piemontese e alcune città svizzere, come Berna e Ginevra. La sua importanza come collegamento internazionale venne però via via ridotta, fino a diventare una relazione strettamente locale a partire dal 1985. Infatti, nonostante importanti lavori di ammodernamento tecnologico, da allora la linea ha svolto soltanto relazioni locali tra Santhià e Arona, eccetto l'effettuazione di una relazione festiva Torino-Arona-Stresa, prima effettuata con materiale viaggiatori ordinario, poi con sole automotrici. Fino al 2010, la linea era interessata da delle relazioni dirette tra le località di Torino, Arona e Stresa nei giorni festivi. Tale servizio fu poi soppresso a causa del divieto di circolazione dei treni diesel nella stazione sotterranea di Torino Porta Susa. Il servizio merci, era costituito da trasporti militari da e per il comprensorio militare ubicato presso Rovasenda mediante il "Raccordo Baraggia", cerealicole, solventi e/o idrocarburi diretti rispettivamente alla Molini Saini di Borgomanero e allo Stabilimento Bemberg di Gozzano, argilla e legnami per gli stabilimenti produttrici di Gres, Ceramiche e falegnamerie ubicate nell'area tra Rovasenda e Gattinara all'epoca raccordati alla ferrovia. Nel 2012, la Regione Piemonte, d'intesa con Trenitalia, fece chiudere la tratta perché considerata a bassa frequentazione, sospendendone l'esercizio e sostituendola con autobus. Allo stato attuale la linea è ancora armata e in buono stato di conservazione. Sono state rimosse le protezioni dei principali passaggi a livello. L'ambizione non è solo quella di riportare la linea all'esercizio, ma anche di restituirle il ruolo internazionale per cui era stata concepita, oltre un secolo fa. Riportare all'attenzione il tema del ripristino e quello del trasporto sostenibile è l'obiettivo centrale di AFITS. Pertanto l'Associazione si propone di continuare l'attività di sensibilizzazione sul territorio, attraverso attività editoriali, attività didattica e diffusione scientifica presso gli allievi delle Scuole Paritarie e di Primo Grado. Inoltre, interessando e coinvolgendo le Associazioni Culturali e Ferramatoriali delle Città attraversate o comunque vicine alla linea Santhià-Arona. La linea Santhià-Arona è un punto di riferimento economico per il nostro territorio che va da Domodossola a Torino, è una porta verso la Svizzera e quindi verso l'Europa da una parte, e lo sbocco verso Torino-Milano e dunque verso l'Italia intera, dall'altra.

La Santhià-Arona è una linea che per tradizione e cultura appartiene alla nostra gente, attraversa il Lago, le fabbriche, le risaie, le Scuole dell'obbligo e gli Istituti Superiori. È una linea che vogliamo venga riattivata, rivista magari sul numero delle corse e sui mezzi locomotori da usare ma con ampie possibilità di ampliamento di utilizzo specialmente con pacchetti turistici a DOC che portino sul nostro territorio turisti da Torino, dalla Lombardia o dalla Svizzera a conoscere le nostre bellezze artistiche, architettoniche, floreali, faunistiche ambientali ed enogastronomiche uniche al mondo. Pensiamo solo a quello che può offrirci il Lago Maggiore, il lago d'Orta, la catena del Rosa con tutte la Valli ai suoi piedi, le colline dei colli Novaresi, del Gattinara, del Bramaterra, il Museo dell'Emigrante di Roasio, gli Ecomusei del territorio ed i tragitti del Supervulcano "Sesia Val Grande GEOPARK".

La sostituzione del treno con gli autobus ha mortificato il servizio con un surrogato che, per la conformazione e la collocazione del nostro territorio, non potrà fare molto per rispettare le coincidenze, anzi come si sta già verificando, peggiora solo la qualità della vita nelle nostre zone, andando a congestionare ulteriormente il traffico e creando disagi per gli utenti. A titolo di cronaca, pensiamo solo che siamo tra i paesi più arretrati a livello europeo come piste ciclabili e dimensioni delle carreggiate regionali, pensiamo alla Pedemontana, è da 22 anni che aspettiamo il collegamento con la A26.

Pur comprendendo le logiche aziendali di Trenitalia, che impongono di tener conto dell'utenza e dei profitti, tuttavia ritengo che non ci si possa e non ci si debba rassegnare a questa scelta, occorre fare sistema tra tutte le Amministrazioni locali e fare fronte comune per salvaguardare gli interessi del nostro territorio e dei nostri cittadini. Nessuno chiede di mantenere corse senza utenti, ma prevedere treni e corse giornaliere adeguate in fasce d'orario idonee al viaggio di studenti e pendolari, con prezzi dei biglietti accessibili e popolari per invogliare la fruizione del servizio. Sviluppare fin da subito il trasporto merci da e per Torino e per la Svizzera. Utilizzare la linea nel fine settimana a scopi turistici anche con treni d'epoca, coinvolgendo i Comuni della tratta, le Associazioni del territorio, le Pro Loco, i Comitati e le Province di Biella, Vercelli, Novara, VCO. Con la volontà e l'impegno di tutti e fare fronte comune per salvaguardare gli interessi del nostro territorio e dei suoi cittadini questo sogno si può realizzare. In questo lungo viaggio, in cui ci sarà bisogno del supporto delle organizzazioni sindacali, politiche, economiche e sociali per fare massa critica

per collaborare nella progettazione di una alternativa non solo alla soppressione ma nel miglioramento di un servizio ferroviario che oggi non c'è più, per supportare il rilancio economico del nostro quadrante.

Un supporto, per la riattivazione dei tratti ferroviari dismessi dalla Regione Piemonte, da anni lo sta portando avanti il Comitato dei Pendolari, che è stato costituito come organizzazione di volontariato e opera in maniera specifica nelle aree d'intervento di "impegno civile" e di "difesa dei diritti", con le seguenti finalità:

- sensibilizzare l'opinione pubblica sui problemi sociali e culturali, fungendo da stimolo nei confronti delle amministrazioni pubbliche locali, regionali, nazionali ed europee;
- intervenire a favore di tutti i cittadini che per motivi di lavoro o di studio devono utilizzare i mezzi di trasporto; ispirandosi ai principi della solidarietà umana. Nello specifico, il Comitato, si propone di contribuire allo sviluppo del servizio ferroviario attraverso il miglioramento dei servizi pubblici, della qualità della vita di lavoratori e studenti e per mezzo dell'informazione dei cittadini per quanto riguarda tutte le problematiche inerenti i trasporti in generale.

Conosciamo tutti quali siano le difficoltà che in questi anni ha incontrato il settore manifatturiero delle nostre zone, le chiusure, le delocalizzazioni di varie produzioni, al tempo fiore all'occhiello del nostro Territorio.

Da anni le Associazioni interessate alla Riattivazione del tratto ferroviario Santhià-Arona lottano per potenziare il ferro rispetto al gomma per innumerevoli motivi, ne citiamo alcuni:

- sicurezza viaria
- rispetto dei tempi di percorso
- recupero rispetto parametri ambientali
- (non guidando un mezzo proprio) + serenità, tranquillità, riposo, tempo libero,
- ottimizzazione dei tempi di viaggio rispetto lo studio o il lavoro o il turismo
- con il treno si può fare più turismo, cosa c'è di meglio di un treno che ti porti a conoscere tutte le eccellenze del territorio: strutturali, artistiche, culturali, paesaggistiche e ambientali
- viaggi interminabili sui mezzi articolati (TIR etc) da una nazione all'altra quando basterebbe utilizzarli dalla stazione più vicina al destinatario merce e, secondo le politiche redditizie commerciali, riuscendo a completare tutti i vagoni disponibili, si riducono enormemente i costi di trasporto.
- ricordare quello che ci ha trasmesso Moroder, nel suo trentino, biglietterie automatiche sul treno, solo autista, stazioni in affidamento ai comuni con possibilità di ottimizzazione nell'utilizzo polivalente.

Il Bus elettrico può andare bene: in alternativa ai tram e metro, per i trasporti all'interno delle grosse città metropolitane; nel trasporto dei cittadini (operai, studenti, anziani etc..) dai piccoli comuni dove non ci sono rotaie, alle grandi città; in alternativa ai treni dove non ci sono rotaie, per le gite organizzate. Senz'altro ce ne saranno altri utilizzi del gomma "pubblico" ma non dimentichiamo anche che, se funzionasse meglio il trasporto pubblico, tanti mezzi propri "gommati" si utilizzerebbero di meno, inquinando meno, consumando meno derivati del petrolio.

L'Assessore Regionale Piemontese dei Trasporti Gabusi, ha recentemente dichiarato che Trenitalia sarebbe pronta, finalmente dopo che se ne parlato da diversi decenni, a mettere in servizio i Treni ad idrogeno.

Sarebbe un bel salto verso l'ecologico e verso un'opportunità di utilizzo in brevi tempi della Linea Ferroviaria Santhià-Arona in quanto non completamente elettrificata. La petizione in merito al **ripristino della linea ferroviaria Santhià-Arona** firmata da 500 cittadini consegnata alla Giunta Regionale in due date il 13 marzo 2019 ed in seconda istanza il 26 giugno 2019 elencava queste proposte:

- Si dovranno prevedere treni e corse giornaliere adeguate in fasce d'orario idonee al viaggio di studenti e pendolari, con prezzi dei biglietti accessibili e popolari per invogliare la fruizione del servizio.
- Sviluppare fin da subito il trasporto merci da e per Torino e per la Svizzera.
- Realizzare su alcuni convogli la possibilità di abbinare al trasporto merci il trasporto passeggeri in alcune fasce orarie della giornata.
- Utilizzare la linea nel fine settimana a scopi turistici anche con treni d'epoca, coinvolgendo i Comuni della tratta, il Consorzio Alto Piemonte Turismo, le Associazioni del territorio, le Pro Loco, i Comitati e le Province di Biella, Vercelli, Novara, VCO, in un Piano Turistico del Piemonte Orientale o comunemente detto "Alto Piemonte" facente parte dell'Area Vasta 1, che già ora offre diverse interessanti opzioni turistiche che, coordinate fra loro, avrebbero un forte rilancio con la riattivazione della linea ferroviaria Santhià-Arona.

L'8 gennaio 2020, a nome delle Associazioni che hanno raccolto le firme, Ubaldo Gianotti è stato convocato dalla Giunta Regionale Piemontese, in quella occasione ha ripresentato tutte le osservazioni pienamente esposte in questa lettera concludendo con queste parole:

“Mi auguro che la giunta regionale abbia ancora la volontà politica di voler riattivare la linea Santhià-Arona e riesca a stanziare i fondi necessari.

Pur comprendendo le logiche aziendali dei Gestori, che impongono di tener conto dell'utenza e dei profitti, i treni e le ferrovie non devono per forza essere in attivo, guadagnare e fare soldi. Il loro compito è come quello degli ospedali e delle scuole, ossia fornire un servizio. Gli ospedali devono curare e possibilmente guarire le persone malate, le scuole devono istruire, formare ed educare gli alunni e le ferrovie devono trasportare le persone, possibilmente rispettando alcuni criteri (puntualità, pulizia dei locali e dei mezzi, educazione del personale, rispetto dell'ambiente).

Riassegnamo alla linea Santhià-Arona la funzione per cui era stata in origine realizzata, ovvero di costituire una parte di collegamento internazionale tra Torino e la Svizzera, utilizzabile non soltanto per favorire gli spostamenti delle persone e delle merci verso il lago Maggiore e la Svizzera e viceversa, ma per far conoscere e apprezzare le bellezze e le innumerevoli eccellenze del territorio dell'Alto Piemonte”.

Siamo nettamente contrari a chi propone la trasformazione delle rotaie in piste ciclabili.

Premettiamo che la linea ferroviaria e le opere civili accessorie (ad esempio le stazioni e i ponti) **sono ancora in carico a RFI**: dal portale del Ministero delle Infrastrutture, infatti, non risulta pubblicato alcun provvedimento di dismissione e, in tal senso, l'area ferroviaria di pertinenza del gestore di rete non può essere compromessa da alcun privato cittadino od Amministratore pubblico in carica e/o aspirante che sia.

La legge 112 del 2015, poi, impone **l'obbligo di mantenere in efficienza la linea ferroviaria**, benché sospesa, tanto più se strategica dal punto di vista logistico e potenzialmente trasformabile in un corridoio viario di importanza internazionale, come nel caso della linea in oggetto. E invece, per l'ennesima volta, apprendiamo proposte relative a una sua trasformazione in pista ciclabile, addirittura in campagna elettorale!

Le diverse posizioni vanno ovviamente rispettate, ma ci chiediamo **quale ratio possa avere la proposta di realizzare un anello ciclabile attorno a Gattinara**, che comporti il depauperamento di un bene pubblico di questa importanza, tanto più che proprio in queste settimane la provincia di Vercelli ha candidato la linea a ospitare la circolazione dei treni a idrogeno (proposta inserita tra le richieste inoltrate ai fini dell'ottenimento di fondi PNRR). E inoltre, sempre in questi mesi, si sta parlando di rilanciare l'intero asse Riviera-Centro Europa utilizzando l'itinerario Nizza-Cuneo-Torino-Santhe-Arona-Sempione e, a questo fine, stanno lavorando diversi organismi internazionali. E da Gattinara sorge la proposta di utilizzare una parte della linea per essere trasformata in pista ciclabile?

Il nostro Paese ha bisogno ANCHE delle piste ciclabili, sia chiaro! Ma **in modo complementare al resto della mobilità, non AL POSTO delle ferrovie**, ma lungo le stesse, utilizzando strade di campagna, strade arginali ecc. Tra piste e ferrovie deve crearsi una SIMBIOSI, come in effetti è avvenuto con la **Ferrovia delle Centovalli** o con quelle della **Val Venosta** o della **Val Pusteria**, tanto per fare alcuni degli esempi meglio riusciti.

Può aver senso proporre la realizzazione di piste ciclabili per utilizzare il sedime ferroviario dismesso anche là dove la ferrovia è stata spostata o interrata, come nella riviera di Ponente. Ma l'idea di realizzare la pista al posto della ferrovia è a nostro avviso superata e priva di logica.

Questo è il momento di progettare, di agire. Non facciamoci trovare impreparati al futuro, che deve essere necessariamente diverso dal passato, più sostenibile per la salute e lo stile di vita delle persone, oltre che rispettoso dell'ambiente.

Siamo disponibili al confronto e alla collaborazione con progetti non visionari ma concreti, a beneficio di tutti”.

- **Associazione Proposta Comunista: Alfredo Perazza**

- **Gruppo Comunisti di Gattinara: Luigi Zanetta**

- **Associazione Ferrovia Internazionale Torino Svizzera: Achille Chiari**

- **Associazione Passaggi Sotto il Rosa: Ubaldo Gianotti**