

(I lavori iniziano alle ore 14.15 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

OMISSIS

Interrogazione a risposta immediata n. 2347 presentata da Valle, inerente a "Disservizi linea ferroviaria canavesana Torino-Pont SFM1"

PRESIDENTE

Passiamo all'esame dell'interrogazione a risposta immediata n. 2347.
La parola al Consigliere Valle per l'illustrazione.

VALLE Daniele

Grazie, Presidente.

La linea ferroviaria Torino-Pont svolge un servizio importante per il territorio dell'Alta provincia di Torino, del Canavese in particolare. È da alcuni anni oggetto di alcuni disservizi, che sono sicuramente noti a tutti e che sono stati oggetto di diversi interventi sui media e proteste dei cittadini per ritardi, blocchi del servizio e altri disservizi di questo genere.

Lo scorso Governo, insieme alla Regione, ha stanziato 12 milioni per la sua messa in sicurezza, che prevede anche il passaggio della linea dall'attuale gestore alla gestione di RFI, la quale, però, per prendere in gestione dovrebbe sottoscrivere una convenzione con la Regione di cui ancora non vi è traccia e questo sta tenendo bloccato l'investimento.

Pertanto, andiamo a chiedere quali sono ancora le criticità e le problematiche, se ne esistono, che stanno ostacolando la firma di questa convenzione e, quindi, l'inizio dei lavori che sono attesi da quel territorio con grande impazienza.

Grazie.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Balocco per la risposta.

BALOCCO Francesco, Assessore ai trasporti

Consigliere Valle, lei sa benissimo quanto stiamo seguendo questa vicenda, che sta diventando sempre più grave e preoccupante per tutto quel territorio, anche perché quella linea, quando è stata inserita nell'SFM1, è stata in qualche misura potenziata e la risposta dell'utenza è stata assolutamente positiva. Quindi, quella linea ferroviaria stava e sta ancora dando ottimi risultati dal punto di vista del servizio per il territorio, per i pendolari e per i cittadini in tutta quell'area. Lei sa benissimo che ci sono stati parecchi incontri con i Sindaci, con la Presidente della Commissione, Nadia Conticelli, e soprattutto con GTT, perché ovviamente la gestione è di GTT.

Ci sono due ordini di problemi: uno è quello cui fa riferimento lei e cioè la convenzione con RFI per gli interventi che la stessa dovrà fare come Ente attuatore sulla linea per realizzare il famoso SCMT, che è il sistema di sicurezza, nei cui confronti, dopo il gravissimo incidente pugliese, è stato, da parte del Governo di allora e poi di ANFS, deciso che fosse applicato su tutta la rete italiana, anche sulle linee concesse regionali che non avevano ancora questo tipo di apparato di sicurezza.

Bisogna dire che la Canavesana aveva un apparato di sicurezza sicuramente molto più efficace ed efficiente di quello pugliese, a cui è imputabile il grave incidente, però non è ancora l'SCMT. Di qui l'accordo complesso con RFI affinché l'intervento fosse fatto da loro, che hanno tutta la competenza e la struttura per fare questi tipi di interventi. GTT stessa ci aveva spinto in questa direzione. I ritardi da parte di RFI anche in questo caso ci sono stati e, benché l'ultima proposta di convenzione sia stata sostanzialmente condivisa da RFI stessa poco prima dell'estate, oggi non è ancora stata sottoscritta.

Però è chiaro che la sottoscrizione di questa convenzione permetterebbe probabilmente di convincere ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) a derogare ad alcune situazioni cui oggi, invece, GTT deve ancora sottostare e che determinano i famosi 50 chilometri orari, che hanno delle ricadute evidentemente molto pesanti sull'efficienza della linea, non solo sulla tratta fino a Settimo, ma anche sul nodo.

Questa situazione ha anche altre cause: intanto, problemi interni a GTT nel rispondere alle prescrizioni e alle richieste di ANSF in modo compiuto. È chiaro che GTT ha dei problemi: li conosciamo tutti, li abbiamo seguiti in questi mesi e speriamo e contiamo che siano risolti quanto prima, da un punto di vista finanziario. La Regione (credo che tutti lo possano dire) ha fatto ampiamente la propria parte, però ci sono certamente delle ricadute anche sull'efficienza di quel servizio, da parte di GTT. Queste sono aggravate dal fatto che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, dopo aver dato le prescrizioni, si è anch'essa, in questi mesi, bloccata, per varie ragioni: perché è andato in quiescenza il suo Direttore generale e non è stato ancora sostituito (ormai da mesi), ma anche perché c'è stata la decisione - legittimissima - dell'attuale Governo di strutturare l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie anche come Agenzia della Sicurezza della Viabilità.

Questo, evidentemente, ha creato qualche scossone nella struttura stessa, tant'è che alle richieste e proposte di GTT di adeguamento alle prescrizioni precedentemente fatte, le risposte non stanno arrivando. Tutto ciò ha, ovviamente, delle ripercussioni sul servizio di linea.

Abbiamo cercato di chiedere a Trenitalia d'intervenire per supportare questa situazione, ma, anche per questioni normative, non è possibile attuare quest'intervento. Contiamo che ANSF consenta, quanto prima, anche a fronte della firma ormai prossima (si spera) da parte di RFI del Protocollo che avvia i lavori di messa in sicurezza attraverso l'SCMT della linea, di rivedere le prescrizioni e, quindi, di ritornare a deroghe che permettano nuovamente i 70 chilometri orari, a fronte del mantenimento responsabile (questo dobbiamo dirlo), da parte di GTT, del doppio macchinista.

OMISSIS

*(Alle ore 15.56 la Presidente dichiara esaurita la trattazione delle
interrogazioni a risposta immediata)*

(La seduta ha inizio alle ore 15.58)