

(I lavori iniziano alle ore 14.38 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. 2527 presentata da Valetti, inerente a "Cronoprogramma progettazione e realizzazione interventi SFM1 Pont-Rivarolo-Chieri"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori, esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 2527.
La parola al Consigliere Valetti per l'illustrazione.

VALETTI Federico

Grazie, Presidente.

Quest'interrogazione segue alcune proteste da parte di comitati pendolari che tutelano i cittadini che utilizzano giornalmente la ferrovia SFM1 Rivarolo-Torino e Torino-Chieri. Sappiamo che, in seguito alle stringenti normative imposte dall'ANSF, Ente Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, sulla ferrovia di proprietà della Regione concessa a GTT dopo l'incidente in Puglia del 2016, ci sono delle difficoltà esercire normalmente il servizio ferroviario su questa linea, perché carente di alcuni sistemi di sicurezza.

Premettendo che questa normativa sulla sicurezza nazionale ha messo alle strette molti piccoli operatori ferroviari che non hanno le capacità d'investimento delle Ferrovie nazionali, non fosse altro perché RFI, gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, riceve costantemente fondi dallo Stato per la manutenzione ordinaria delle linee e, quindi, anche per gli adeguamenti di sicurezza.

Questo tipo di adeguamento ha posto gli altri operatori che non ricevono finanziamenti specifici in difficoltà, specialmente quelli piccoli come GTT. A oggi, i treni su tale linea sono obbligati a circolare alla velocità limitata di 50 chilometri all'ora, causando problemi di gestione della ferrovia e ritardi anche di un'ora. Per una ferrovia che normalmente ha tempi di percorrenza di 45 minuti, un ritardo di un'ora significa oltre il 100% di ritardo e talvolta i treni soppressi. Questa difficoltà ha effetti anche sul lato opposto della linea, ovvero sul Chierese, che è l'appendice sud della linea del servizio ferroviario metropolitano.

Sappiamo che, con un protocollo siglato nel 2017, la Regione affida l'esecuzione dei lavori di adeguamento a RFI, che è la società con la capacità sia tecnologica che finanziaria più adatta ad eseguire tali interventi. Si tratta di 11 milioni di euro allocati con una DGR sui miglioramenti infrastrutturali della Canavesana.

Poiché ci giunge voce che vi sia una fase di progettazione degli interventi da parte delle Ferrovie, la domanda che poniamo, per poi girarla ai pendolari in modo che ci ascoltino, è a che punto siamo di questo cronoprogramma, visto che questo disservizio continua, per avere un'idea indicativa di quanto ci vorrà per adeguare la linea e terminare i disservizi che quasi 10.000 pendolari della linea Rivarolo-Chieri subiscono.

Grazie.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Balocco per la risposta.

BALOCCO Francesco, Assessore ai trasporti

Credo che lei sia informato del fatto che questa grave situazione gestionale della linea non ha nulla a che fare con gli aspetti infrastrutturali cui lei fa riferimento perché, come GTT sa benissimo, la convenzione che è stata attuata con il MIT, con RFI e anche con GTT prevede progettazione e realizzazione dei lavori entro il 2020.

I gravi disservizi della linea sono, invece, legati a una procedura dell'ANSF (l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) e dei rapporti di questa Agenzia con GTT.

Sostanzialmente, per difficoltà proprie, GTT non è finora riuscita ad attuare tutta quella serie di prescrizioni e protocolli che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie prevede e pretende. Di qui la riduzione della velocità dai 70 ai 50 chilometri orari, che - ripeto - è legata a questo tipo di procedure in capo a GTT.

Per quel che ci riguarda, l'Assessorato sta portando avanti tutte le azioni possibili per sostenere GTT in questo impegno, così come ha chiesto a RFI di aiutare GTT in queste procedure; cosa che sta avvenendo, ma la struttura di GTT purtroppo è nella situazione che conosciamo.

Ho ulteriormente chiesto - l'avevamo già fatto in passato, ma allora con una risposta negativa - l'intervento di Trenitalia almeno sulla tratta Settimo-Chieri, che è di competenza di Trenitalia e che Trenitalia ha affidato in subappalto a GTT. Già l'anno scorso avevamo chiesto l'intervento di Trenitalia almeno su questa tratta, ma per motivi organizzativi Trenitalia ci aveva dato una risposta negativa, cioè l'impossibilità di intervenire. Abbiamo ripreso, poiché le difficoltà di GTT permangono e sono sempre più gravi, sotto certi punti di vista, per cui Trenitalia si è impegnata a rivedere questa sua posizione negativa dei mesi scorsi.

Attendiamo per la prossima settimana una risposta puntuale da Trenitalia, che ovviamente spero sia positiva, almeno per migliorare la parte meridionale della tratta, che poi migliorerebbe anche la parte settentrionale, in quanto i ritardi che si accumulano sull'una e l'altra provocano, a caduta, una situazione sempre più insostenibile.

OMISSIS

(Alle ore 15.37 la Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta ha inizio alle ore 15.40)