

(I lavori proseguono alle ore 14.31 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. 1393 presentata da Canalis, inerente a "Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) nel mercato ferroviario italiano: questa opportunità verrà valorizzata in Piemonte?"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 1393.
La parola alla Consigliera Canalis per l'illustrazione.

CANALIS Monica

Grazie, Presidente.

Mi riferisco alla Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF). Secondo indiscrezioni di stampa, questa società, che è la società ferroviaria pubblica francese, si preparerebbe (uso il condizionale) ad entrare nel mercato ferroviario italiano. In particolare, secondo il quotidiano "*Le Parisien*", vi è un piano, su cui starebbe lavorando da mesi l'operatore pubblico francese, che prevede di entrare nelle linee ad alta velocità del nostro Paese a partire dal 2026, quindi tra pochissimi anni.

Ricordiamo come l'entrata di Italo sulla linea ad alta velocità portò un effetto e un beneficio positivo sull'utenza, perché immise una buona quota di concorrenza e quindi anche un conseguente abbassamento dei prezzi. Riteniamo che, da un punto di vista economico, l'arrivo di un nuovo soggetto potrebbe, oltre a contribuire all'abbassamento dei prezzi, anche aumentare il numero di destinazioni raggiunte dai treni ad alta velocità, che sappiamo oggi tagliare in parte fuori Torino, perché molti treni della rete ad alta velocità italiana partono da Milano e non da Torino.

Considerando queste premesse e anche il fatto che oggi il TGV, che è l'unico vettore francese che opera su una parte del territorio italiano, svolge l'unico servizio Milano-Parigi, ci chiediamo se la Giunta regionale intenda prendere contatti con SNCF, al fine di creare un hub a Torino per le partenze e gli arrivi dei treni ad alta velocità, per fare in modo di aumentare le destinazioni di questa tipologia di trasporto, magari con diramazioni verso la provincia di Cuneo e il Colle di Tenda.

PRESIDENTE

Grazie, collega Canalis.
La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, *Assessore ai trasporti*

Grazie, Presidente.

Ringrazio la Consigliera Canalis per l'interrogazione.

Per entrare nel merito della questione dell'interrogazione, che pone riflessioni corrette, ad esempio, sulla maggiore concorrenza dopo l'avvento di Italo nel mercato e altre considerazioni che però vanno un po' contestualizzate, nel senso che quanto è scritto nel testo dell'interrogazione, credo che le sue valutazioni non corrispondano del tutto al vero, come ad esempio relativamente alla capacità della linea Torino-Milano, che credo non sia di 330 treni al giorno, per cui penso che quel dato sia un po' da rivalutare. Dubito che nel nodo di Milano e in quello di Torino possa passare ancora uno spillo. Mi sembra quindi un quadro complicato e sembra esserci molto spazio che, invece, non c'è. Al di là di tutto, però è certo ed è ovvio che un nuovo operatore possa accrescere la concorrenza.

Detto ciò, si tratta di un nuovo operatore che però non si rifà al mercato regionale, bensì a quello dell'offerta commerciale, quindi non è gestito dal punto di vista ferroviario, così come da Italo o da Frecciarossa, dalla Regione o da enti regionali, per norma e per legge, ma è a libero mercato. Da un lato, l'attenzione che pone la Consigliera potrebbe essere rivolta più a un ambito di attività imprenditoriale, cioè all'insediamento di un'attività imprenditoriale, che però, per le mie scarse conoscenze ferroviarie, probabilmente, se si ripositiona e se posiziona la sua attività non più e non già sulla linea Milano-Parigi, ma sull'Italia, non può vedere Torino baricentrica per il mercato nazionale rispetto, ad esempio, a una collocazione di officine ferroviarie.

Naturalmente, dicevo, è un tema più di attività imprenditoriale che s'insedia in Italia anziché di un mercato a regia regionale: questa è la difficoltà di approccio. D'altronde, credo che sia anche corretto dire che, per quanto ho letto nell'interrogazione, SNCF utilizzerebbe treni non solo di grande capacità, ma anche tarati per le linee di rango inferiore. Ad esempio, per quanto riguarda la linea di Cuneo, probabilmente fino a Fossano, e ci sarebbe la potenzialità di far arrivare un treno un po' più importante, ma non oltre. Inoltre, si consideri che per tutta la linea del Colle di Tenda e della Val Roia oggi si viaggia a 40 chilometri orari; è chiaramente fuori mercato e rischiamo di mischiare tanti fattori per non ottenere una visione chiara.

Per ricapitolare, credo che se ci potrà essere un'interlocuzione, sarà a livello imprenditoriale e non certo a livello di mercato del trasporto pubblico locale, perché non è quello il settore afferente. Credo anche che, comunque, l'utenza del Cuneese vada servita in un'altra maniera, ossia rinforzando la nostra linea e non certo con un servizio ad alta velocità, per le caratteristiche della linea che Rete Ferroviaria Italiana sostiene sia complicato adeguare a qualsiasi tipo di treno di alta velocità. D'altro canto, noi accogliamo a braccia aperte tutti quegli investimenti che possano approdare in Piemonte o che possano servire maggiormente il nostro territorio.

(omissis)

(Alle ore 15.27 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta riprende alle ore 15.45)