

(I lavori proseguono alle ore 14.01 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

Interrogazione a risposta immediata n. 1604 presentata da Canalis, inerente a "Caos sulla linea ferroviaria Torino-Pinerolo: Giunta Cirio spettatrice?"

PRESIDENTE

Iniziamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 1604. Ha chiesto di illustrare l'interrogazione la Consigliera Monica Canalis. Prego, Consigliera; ha facoltà di intervenire per tre minuti.

CANALIS Monica

Grazie, Presidente.

Quest'oggi vorrei provare a portare in quest'Aula, in Consiglio regionale, la fatica e il disagio dei numerosissimi pendolari e frequentatori della linea ferroviaria Pinerolo-Torino.

Si tratta di una linea di cui abbiamo dibattuto molto spesso in questa legislatura, insieme all'Assessore Gabusi. È una delle linee con la più alta quantità di disservizi della nostra regione a causa dei numerosi passaggi a livello (ben 28) e a causa della necessità, chissà quando, di un raddoppio della linea, anche solo selettivo in alcuni punti, e dell'obsolescenza del sistema tecnologico.

Chiaramente non sono responsabilità dirette della Giunta regionale, sappiamo bene che la rete ferroviaria e il traffico dei treni è anche una responsabilità di Rete Ferroviaria Italiana e di Trenitalia. Tuttavia, con il *question time* in oggetto facciamo ancora una volta appello alla Giunta Cirio perché si faccia parte attiva, con i due soggetti pubblici, affinché la qualità del servizio su questa linea ferroviaria finalmente possa migliorare. Passaggi a livello, binario unico e obsolescenza tecnologica fanno sì che nell'ultimo mese i treni del mattino, quelli maggiormente utilizzati dai pendolari che si recano al lavoro, sulla linea SFM2, in particolare tra Pinerolo e Torino, abbiano subito ritardi da 18 a 21 minuti: come si fa arrivare puntuali al lavoro con picchi di ritardo di 115 minuti? È accaduto spesso, in particolare in questo ultimo periodo, che alcune corse siano state soppresse del tutto.

Questa situazione è aggravata dal fatto che l'alternativa del trasporto privato su gomma, quindi il ricorso alla propria autovettura, sia scoraggiata dal sovraccarico della tangenziale conseguente allo stop del tunnel del Monte Bianco, che terminerà il prossimo 17 dicembre 2023.

Abbiamo un territorio che racchiude quasi 200 mila abitanti perché questa linea ferroviaria non è utilizzata soltanto da chi abita nei Comuni attraversati dalla linea, ma da tutto il bacino circostante. Stiamo parlando delle Valli Chisone e Germanasca, della Val Pellice, della città di Pinerolo, della pianura pinerolese e della pedemontana. Sono davvero molte le persone che sono in difficoltà a raggiungere la città di Torino e il polo di smistamento del traffico dei treni.

Assessore, se riusciamo, facciamo qualcosa per migliorare la situazione.

Grazie, Presidente.

PRESIDENTE

Ringraziamo la collega Canalis per l'illustrazione.

La Giunta ha chiesto di rispondere all'interrogazione delegando l'Assessore Marco Gabusi. Prego, Assessore; ha facoltà di intervenire per cinque minuti.

GABUSI Marco, *Assessore ai trasporti*

Grazie, Presidente; grazie, Consigliera.

Non leggerò tutti i dati che mi hanno fornito gli Uffici rispetto alla puntualità dei treni. Credo che si debba avere rispetto dei pendolari che alla mattina aspettano (magari non 115 minuti del caso eccezionale che, comunque, è un dramma) 15-20 minuti in più di quello che è consentito.

Tuttavia, bisogna essere seri. Nell'essere seri dico che il tono dell'interrogazione è molto diverso dal titolo "*Giunta Cirio spettatrice*". La Consigliera Canalis sa benissimo che non siamo spettatori e lo abbiamo dimostrato con gli atti e con i fatti. I fatti dicono che, rispetto all'adeguamento infrastrutturale (raccolgo volentieri le sollecitazioni avendole fatte mie negli atti che abbiamo, ad esempio, nel tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento e efficientamento dello sviluppo dell'infrastruttura con RFI), abbiamo nuovamente richiesto di mettere a finanziamento gli interventi di raddoppio selettivo della linea. Nella riunione del 27 ottobre, RFI ha evidenziato la necessità di avviare preliminarmente un percorso di approfondimenti, tra cui la valutazione del modello di esercizio atteso sulla linea (questo è fondamentale ed è una richiesta che abbiamo ribadito).

Non abbiamo solo fatto richieste a RFI, che è facile e scontato, ma abbiamo attivato – cosa che non era stata fatta in precedenza, c'erano stati tanti tavoli di lavoro – un avvio definitivo dell'eliminazione dei passaggi a livelli. I passaggi a livello sono tanti, ma non è una linea con il maggior numero: penso che la Biella-Novara batta tutti, con 50 passaggi a livello in 50 chilometri. Ciò non vuol dire che essere al secondo o al terzo posto di questa classifica sia un merito o un vanto.

Abbiamo attivato le risorse che erano state appostate sui fondi FSC dandogli concretezza, iniziando con il Comune di Vinovo, per poi proseguire con la progettazione con i Comuni di Airasca e di Piscina. A tal proposito, 15 giorni fa abbiamo convocato un tavolo con RFI nazionale, in cui ci siamo confrontati sulla possibilità di procedere speditamente con la progettazione, ma soprattutto con interventi fondamentali nei Comuni di Airasca e di Piscina, che eliminerebbero ulteriori quattro o cinque passaggi a livello, diminuendo in maniera importante quell'inaffidabilità che è la causa, insieme ai tanti lavori che ci sono oggi non solo su quella linea, ma su tante linee del Piemonte e dell'Italia, dei molti ritardi.

Su linee fragili, a binario unico, dove si vanno a inserire importanti attività di cantiere nei nodi urbani, non solo a Torino, ma in Italia, evidentemente si mette a rischio una puntualità che magari già non è ottimale in quel territorio.

Pertanto, dobbiamo, da un lato, essere seri e dire quello che abbiamo fatto, che è quello che ho elencato; dall'altro, chiedere un maggiore sforzo a RFI e a Trenitalia, affinché i lavori si concludano velocemente e si mantenga la puntualità.

Parallelamente, devo anche dire che una componente essenziale – in questo caso non la principale – è quella del materiale rotabile. Lo dico e lo ripeto tutti i giorni, ma è importante ricordarlo: stiamo proseguendo con la sostituzione del materiale. Siamo arrivati a 16 treni e arriveremo a 71 nei prossimi due anni e mezzo. Questo è un altro fattore, perché i binari sono una cosa, i treni sono un'altra e possono garantire affidabilità maggiore.

Dico questo ai pendolari e ai passeggeri: ci siamo attivati, ma devono avere un po' di pazienza (e ne hanno tanta in questi giorni). Purtroppo o per fortuna, il PNRR ci restituisce una serie d'interventi importanti sulle nostre linee, che però vanno realizzati. Così come i cantieri

stradali, anche quelli ferroviari, portano un po' di scompensi e, purtroppo, a pagarne il dazio sono i pendolari.

Sappiamo che l'investimento dev'essere ulteriore in termini anche intellettuali, progettuali e di sviluppo degli orari. Lo stiamo facendo insieme a RFI e a Trenitalia e confidiamo che, man mano che i cantieri si smantelleranno, riusciremo a restituire un servizio ancora migliore a questi territori.

OMISSIS

*(Alle ore 15.03 il Presidente dichiara esaurita la trattazione
delle interrogazioni a risposta immediata)*

(La seduta riprende alle ore 15.24)