

(I lavori proseguono alle ore 14.00 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. 692 presentata da Canalis, inerente a *“Realizzazione del Contratto di Servizio SFM con Trenitalia, comprensivo della tratta ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice”*

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 692.
La parola alla Consigliera Canalis per l'illustrazione; ne ha facoltà per tre minuti.

CANALIS Monica

Grazie, Presidente.

L'interrogazione a risposta immediata è molto attesa dal territorio, sia dagli abitanti della città di Pinerolo sia da quelli della Val Pellice, ma non solo, perché interessa anche gli abitanti del Bargesese, che vi gravitano per raggiungere Torino sui mezzi di trasporto di competenza della Val Pellice.

Tralascio la storia della linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice, una storia molto interessante che ho illustrato in premessa per concentrarmi sugli ultimi nove anni. Nel 2012, considerata la particolare situazione economico-finanziaria della Regione Piemonte, la tratta Pinerolo-Torre Pellice fu sospesa dalla Giunta Cota, come molte altre linee ferroviarie secondarie.

Successivamente, nel 2019, Trenitalia si è aggiudicata il bando di gara per la gestione del servizio ferroviario metropolitano, comprendendo nella propria proposta anche la tratta Pinerolo-Torre Pellice. Questo contratto è stato firmato l'8 ottobre 2020 e vi è compresa anche questa tratta, con una proposta fatta da Trenitalia di quattordici corse al giorno; il contratto ha una durata di quindici anni, fino al 2035. In questo momento, la Val Pellice è collegata da un trasporto pubblico locale rappresentato essenzialmente da autobus, circa 150 passaggi giornalieri.

La domanda che ci poniamo è questa: essendo questa tratta ferroviaria compresa nel contratto di servizio firmato da Trenitalia nel 2020, volevamo capire, sotto un profilo strettamente giuridico, se in base al Codice degli appalti, ma non solo in base a questa fonte normativa (pensiamo, ad esempio, anche alla legge regionale n. 1 del 2000 e al Regolamento comunitario n. 1.370 del 2007), sembra che la mancata riattivazione della linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice sia coerente con il contratto di servizio firmato dall'aggiudicatario della gara d'appalto.

PRESIDENTE

Grazie.

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, *Assessore ai trasporti*

Grazie, Presidente.

Apprezzo che la Consigliera Canalis, perché di solito si fanno le interrogazioni che hanno una premessa e poi la domanda viene sempre tralasciata, abbia rispettato fedelmente l'interrogazione, quindi si è concentrata sulla domanda e le premesse sono parte integrante. La domanda che lei fa è molto specifica, quindi cercherò di dare elementi essenziali, che sono questi.

Nel corso della procedura per l'affidamento del Servizio Ferroviario Metropolitano SFM, l'Agenzia della mobilità piemontese, nell'ambito della libertà di proposta progettuale lasciata agli operatori economici interessati, aveva fornito una serie d'indicazioni di possibili ambiti di miglioramento del servizio, quelli, cioè, che sono definiti le "possibili miglorie". Tra questi vi era anche indicata la riattivazione del servizio nella tratta Pinerolo-Torre Pellice sospesa nel 2012.

Nella propria offerta, Trenitalia ha previsto la riattivazione dei servizi ferroviari da Pinerolo a Torre Pellice con un treno ogni due ore per un totale di quattordici treni al giorno. Gli scenari previsti nell'offerta, recepiti nell'allegato 1 del contratto di servizio, non sono vincolanti e costituiscono il quadro di riferimento su cui impostare l'evoluzione del servizio.

Infatti, l'ente concedente (Agenzia della mobilità piemontese), come prevede l'articolo 5, può richiedere variazioni sul programma di esercizio, cioè sulla definizione degli orari e della periodicità dei treni. L'operatore economico (Trenitalia) è tenuto a recepire le variazioni richieste, fatta salva la capacità della rete e la disponibilità delle tracce, previa verifica congiunta tecnica ed economica (articolo 5.3). Le variazioni del programma di esercizio avvengono in occasione dei cambi orario di giugno e dicembre secondo le tempistiche.

Come previsto dall'articolo 41 del contratto di servizio, sulla base del programma di esercizio approvato per l'anno di competenza viene determinata e calcolata annualmente la compensazione complessiva.

Questo per dire che quel caso - non solo quello: penso ad altri casi che ci sono sulla rete e il più eclatante è quello della Torino-Ceres - evidentemente, non può essere esercito da Trenitalia, in quanto non interconnessa alla rete fino a gennaio 2023, essendoci lavori proprio per l'interconnessione. È chiaro, quindi, che quella linea non verrà esercita fino a quando non ci sarà la disponibilità completa della tratta e non verrà pagata.

A tutto questo scenario normativo, che è la risposta vera dell'interrogazione, va aggiunto, altrimenti non si capirebbero le motivazioni tecniche, che in quell'offerta vi è allegato il costo per svolgere quel servizio. Non è un costo che viene svolto gratis da Trenitalia sul pacchetto complessivo, ma è un costo che, se andiamo a spalmarlo sulla completezza dell'anno, cioè realizzando i 365 giorni, supera il milione di euro.

Sappiamo bene che oggi, in queste condizioni economico-finanziarie di contratto che abbiamo e di trasporto pubblico in Piemonte, non è nelle disponibilità della Regione Piemonte, senza dimenticarci, perché c'è un convitato di pietra, che è una linea ferroviaria con problemi infrastrutturali, che dev'essere ammodernata, sistemata e ha problemi importanti su alcuni nodi critici e sui passaggi a livello che, se non sbaglio, sono, in media, uno ogni 400 metri su tutti quei sedici chilometri.

Grazie.

PRESIDENTE

Ringraziamo l'Assessore Marco Gabusi per la risposta.

OMISSIS

(Alle ore 14.57 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta riprende alle ore 15.21)