(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)

OMISSIS

Interrogazione a risposta immediata n. 920 presentata da Avetta, inerente a "Tratta Aosta-Ivrea-Torino orario invernale e disservizi"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 920. La parola al Consigliere Avetta per l'illustrazione; ne ha facoltà per tre minuti.

AVETTA Alberto

Grazie, Presidente; buongiorno, Assessore.

Se c'è una linea ferroviaria i cui disservizi possono essere assunti un po' a paradigma di una situazione critica, questa è sicuramente la linea Aosta-Torino-Ivrea. Non a caso, è occasione per tanti nostri dialoghi.

Lo è sia per ragioni strutturali, innanzitutto perché collega due Regioni, quindi questo certamente complica, in termini di gestione e anche di politiche e di scelta, la situazione, ma lo è anche per un deficit di attenzione di cui non accusiamo solo questa Giunta, ma che si trascina dietro anche annosi problemi rispetto a quella linea. Certamente causa condizioni difficili, che abbiamo più volte segnalato e di cui abbiamo più volte discusso, soprattutto per le persone che la utilizzano per ragioni di lavoro e di studio, spostandosi tra Aosta, Ivrea e Torino.

A queste difficoltà strutturali, che sono ben note a tutti noi che ce ne occupiamo da tempo, si aggiungono anche gli effetti del nuovo orario invernale, che, a dire la verità, genera sempre particolari problemi su tante linee, ma che si annuncia, nel caso di specie, particolarmente gravoso in particolare per chi vive nei pressi delle stazioni più piccole.

Secondo l'orario invernale, che ormai è definitivo da qualche giorno, per chi vive appunto in queste stazioni più piccole, risulta che sono stati soppressi dei treni nella parte iniziale della mattinata per ridurre i tempi di percorrenza tra Aosta e Torino (questa è la motivazione che parrebbe essere alla base di quel tipo di scelta).

Certamente, questa scelta genera anche effetti non secondari rispetto all'utilizzo dei treni, in particolare in tempi in cui ci sono limitazioni legate al COVID. È evidente che l'utilizzo di treni bimodali, essendo mezzi cui non si possono aggiungere carrozze (lo abbiamo ribadito tante volte), genera rischi e particolari problemi, in particolare nelle ore più frequentate. Così come rischiano di diventare ancora più frequenti quelle scene che abbiamo visto anche solo qualche settimana fa a Chivasso, nel caso di specie, quando molti viaggiatori sono stati lasciati in stazione.

Questa è una serie di problemi e di questioni che abbiamo messo in campo, ma il tema su cui si concentra l'interrogazione è appunto quella dell'orario invernale, che, di fatto, sopprime alcuni passaggi mattutini, in particolare per le stazioni cosiddette "intermedie" (alcune fermate sono sostanzialmente sopresse con l'utilizzo dei bimodali che arrivano dalla Valle d'Aosta).

Grazie.

PRESIDENTE

Ringraziamo il Consigliere Alberto Avetta per l'illustrazione.

La Giunta ha chiesto di rispondere all'interrogazione delegando l'Assessore Marco Gabusi.

Prego, Assessore; ne ha facoltà per cinque minuti.

GABUSI Marco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente; grazie, Consigliere Avetta.

Per provare a inquadrare un attimino la problematica è giusto fare una premessa e comprendere com'è composto il servizio in questo momento tra la Regione Valle d'Aosta e la Regione Piemonte: il servizio è composto da regionali veloci Torino-Aosta (sono treni diretti di competenza della Valle d'Aosta, cioè pagati dalla Valle d'Aosta, che effettuano le fermate di Ivrea e Chivasso), e regionali della Regione Piemonte (sono i treni Ivrea-Chivasso-Novara, di competenza della Regione Piemonte, che effettuano tutte le fermate e permettono l'interscambio a Ivrea con i regionali veloci Aosta-Torino verso Aosta, e a Chivasso con la linea Sfm2 verso Torino).

Per comprendere in che fattispecie siamo, dobbiamo ricordarci che l'infrastruttura è di proprietà di RFI, e che su questa traccia insistono due Regioni che programmano (o provano a programmare) secondo esigenze molto diverse e anche legittime, i propri contratti di servizio. Non va dimenticato che dal 2020 la Regione Valle d'Aosta, con il contratto con Trenitalia, ha l'ambizione, la necessità e la volontà di portare i propri concittadini più velocemente a Torino, senza fare il cambio e la rottura di carico a Ivrea. In particolare, con l'orario in vigore dal 12 dicembre 2021, ha reso diretto il primo treno del mattino, che precedentemente effettuava invece tutte le fermate intermedie di Strambino, Candia e Montanaro.

Per permettere ai viaggiatori di queste fermate di raggiungere Torino prima delle ore 7.30, Regione Piemonte e Agenzie hanno previsto un nuovo treno in partenza da Ivrea alle ore 6.15 e in arrivo a Chivasso alle ore 06.45. Il nuovo treno permette di prendere a Chivasso il treno SFM2 in partenza alle ore 6.52 (quindi con sette minuti d'interscambio) per arrivare a Torino Porta Susa alle ore 7.18. Questo treno, che è assolutamente necessario per chi lavora, si porta dietro una necessaria cancellazione e soppressione del treno in partenza da Ivrea alle ore 7.07 e in arrivo a Chivasso alle ore 7.50.

I viaggiatori di questo treno, che sono circa trenta-quaranta al giorno secondo le stime che abbiamo in nostro possesso e quelle di Trenitalia, hanno la possibilità di utilizzare un quarto d'ora prima il treno precedente, che parte da Ivrea alle ore 6.50 e arriva a Chivasso alle ore 7.26.

In sintesi, col cambio d'orario del 12 dicembre, il numero di treni programmato è rimasto invariato e la Regione Valle d'Aosta, coerentemente con la propria scelta di rendere diretti i treni, ha soppresso le fermate intermedie del primo treno. Noi, per permettere agli utenti di Strambino, Candia, Montanaro e dei Comuni limitrofi di avere una combinazione di viaggio utile per raggiungere Torino entro le ore 7.30, abbiamo realizzato, a parità di produzione, una diversa articolazione dei treni della linea Ivrea-Chivasso-Novara. Questo è quanto è stato fatto.

Se poi dobbiamo raccontare che questa soluzione sia a invarianza di servizio per gli utenti, è difficile farlo, perché evidentemente lo scenario precedente era uno scenario in cui si poteva salire sul treno a Ivrea (o nei paesi) e arrivare direttamente a Torino senza fare più fermate da Chivasso e senza dover cambiare treno. Noi, però, dobbiamo analizzare la

situazione e, come avete potuto leggere sui giornali, non è stato facile ragionare insieme a un'altra Regione, che ha, tra l'altro, una rivendicazione corretta o, almeno, giuridicamente corretta nel momento in cui è richiesta da una propria legge regionale.

Lo stesso sistema di tariffazione, che in questo momento abbiamo convintamente rimandato e posticipato, avrebbe dovuto prevedere, oltre a queste soluzioni tecniche (quindi oltre a queste maggiori articolazioni del servizio), anche una doppia tariffazione. Tutto questo, però, avrebbe ulteriormente appesantito il disagio degli utenti, perché, per farla breve, avrebbero dovuto avere lo stesso numero di treni di prima, ma con qualche cambio in più e pagando il doppio; sarebbe stata davvero la morte del trasporto pubblico locale e anche la morte della leale collaborazione e degli accordi interregionali presi non solo a livello di Piemonte e Valle d'Aosta, ma di tutte le Regioni italiane.

Per capire però la difficile gestione di questa linea, non si può non ricordare che si tratta di una linea a monobinario. Pertanto, quando parlo d'investimenti prioritari sulle linee ferroviarie, faccio sempre riferimento all'elettrificazione della Biella-Novara, alla linea Ivrea-Chivasso; parlo della Torino-Savona dal punto di vista delle merci oltre a Porta Susa, Porta Nuova e Novara Boschetto. Di conseguenza, sappiamo che questa è davvero una delle priorità, perché, come ci siamo resi conto in questi giorni anche su altre tratte, le linee con un binario unico e con una serie di difficoltà (penso al numero di passaggi a livello) hanno una serie di variabili che, oltre alla difficoltà di programmazione, comportano casi come quello che si è verificato nei giorni scorsi, che non sono casi programmati o voluti, quindi è difficile spiegarli.

Sono incidenti tecnici che, purtroppo, su linee piccole, complicate e articolate con tanti passaggi a livelli, sono molto più frequenti. C'è un sistema composto che - lo devo dire per completare e concludere l'interrogazione - abbiamo gestito insieme a Trenitalia nel miglior modo possibile. Se poi dobbiamo dire che ciò ci soddisfa, non lo possiamo dire, perché crediamo che su tratte come queste ci debba essere una gestione un po' diversa anche da parte del gestore dell'infrastruttura.

Dopodiché, stiamo lavorando per immaginare uno scenario diverso, naturalmente sapendo che ci sono le legittime aspettative della Valle d'Aosta e quindi, come abbiamo fatto, intanto tutelare i nostri viaggiatori, facendo fare loro un cambio in più, ma non eliminando quel servizio, nel senso che abbiamo introdotto un treno sostitutivo che possa raccogliere quelle persone e le possa portare a Ivrea, dove c'è il Servizio Ferroviario Metropolitano che ha una cadenza importante e, quindi, può gestire e servire molto utenza.

Ovviamente, ci scusiamo per quegli imprevisti che, però, non sono programmabili, programmati, tantomeno voluti, che a volte portano a un ritardo, a una coincidenza mancata e a disagi di cui leggiamo e che comprendiamo, anche se non siamo su quei treni, ma che vorremmo si risolvessero. Si può risolvere solo con un miglioramento della capacità dell'infrastruttura ferroviaria.

PRESIDENTE

Ringraziamo l'Assessore Marco Gabusi per la risposta.

OMISSIS

(Alle ore 15.09 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta riprende alle ore 15.09)