

**PRESIDENZA DEL  
CONSIGLIERE SEGRETARIO CAROSSO**

\*\*\*\*\*

**Interrogazione a risposta immediata n. 250 presentata da Riva Vercellotti, inerente a "Per quali ragioni Trenitalia non attiva i servizi di corse sostitutive in caso di ritardi e cancellazioni?"**

**PRESIDENTE**

Proseguiamo i lavori con l'esame dell'interrogazione a risposta immediata n. 250.  
La parola al Consigliere Riva Vercellotti per l'illustrazione.

**RIVA VERCELLOTTI Carlo**

Grazie, Presidente.

Con il question time volevo portare all'attenzione della Giunta il tema delle cosiddette "scorte calde", quindi la possibilità di assicurare la continuità operativa da parte del trasporto pubblico locale (i treni) in situazioni di emergenza. I problemi negli ultimi mesi sono aumentati in alcune tratte del sistema ferroviario piemontese, non soltanto le linee SFM4 e SFM7, ma soprattutto sulla Torino-Milano.

I fatti della settimana scorsa, con una situazione anche triste – una persona è mancata nella stazione di Santhià – hanno bloccato completamente quella linea e il disagio dei pendolari e dei viaggiatori è sempre lo stesso. Oltre tutto il disagio è duplice: da una parte, c'è il fatto che si blocca una linea, non ci sono mezzi sostitutivi per raggiungere Torino o Milano e le città intermedie e, dall'altra, la comunicazione da parte di Trenitalia fa acqua da tutte le parti, nel senso che le informazioni che vengono date a chi è sul treno e a chi è in stazione sono minime, per non dire totalmente assenti.

So che lei fa l'Assessore ai trasporti e non il Direttore di Trenitalia o di RFI, ma conoscendo la sua sensibilità e la sua attenzione in merito e sapendo anche quante volte abbia alzato la voce, in alcuni casi, con la dirigenza e la direzione di quelle società, la richiesta che le faccio è che cosa si può fare per migliorare il servizio. È un tema che avevo sollevato durante l'audizione nel mese di novembre (se non ricordo male), sul quale già allora da parte di Trenitalia non avevo avuto risposte né positive né negative, perché le risposte erano state assolutamente assenti.

Il tema è relativo a quelle che si chiamano "scorte calde" e quindi i servizi sostitutivi, per capire cosa fare e soprattutto capire anche come meglio informare l'utenza, i viaggiatori e i pendolari.

**PRESIDENTE**

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

**GABUSI Marco**, *Assessore regionale*

Grazie, Presidente; grazie Consigliere.

Inizio con un inquadramento dei dati, così da renderci tutti conto anche del momento che stiamo vivendo, che certamente è un po' migliore di quello di ottobre-novembre, ma chiaramente è un momento che la rete sta subendo a livello nazionale, a causa – o per fortuna anche – degli interventi che il PNRR ci ha riservato.

I dati forniti da Trenitalia sono che l'indice di puntualità percepita dal cliente è in netto miglioramento da novembre 2024 a febbraio 2025 (+6,7%). Facendo riferimento, in particolare, alle linee segnalate, così anche come esaminato durante le riunioni mensili che ormai facciamo con le Associazioni pendolari piemontesi, per la SFM4 c'è stato un aumento di puntualità senza nessuna esclusione, quindi il migliore indicatore che possiamo prendere a riferimento di 11 punti percentuali per l'SFM7 è di dieci punti percentuali mentre per la tratta Torino-Milano è di 6,3. Le due linee erano molto basse nel periodo di novembre, quindi è un aumento importante, ma che torna su livelli decorosi, tendenzialmente sul 93/94% di media tutti i giorni.

Nei mesi di novembre e dicembre, Trenitalia ha predisposto un presenziamento di bus nelle stazioni di Bra e di Ciriè, al fine di far fronte alle temporanee criticità di affidabilità del materiale rotabile dell'infrastruttura, condividendolo con la Regione e l'Agenzia. Per la sostituzione dei servizi ferroviari con bus viene effettuata la valutazione del tempo d'attesa del treno successivo, a fronte del tempo di attivazione del bus sostitutivo, piuttosto che la numerosità di bus resi disponibili a fronte della numerosità di viaggiatori. Vuol dire che su alcune linee è possibile e ha un senso mettere a disposizione la "scorta calda" con il bus, mentre su altre è un po' più complicato, perché il treno che passa successivamente è tendenzialmente quasi più veloce dell'attivazione della scorta, che naturalmente non può essere in tempo reale.

Il tempo reale, tra l'altro, riguarda un piano d'intervento massiccio, che ha dei costi importanti a fronte di un'attivazione che poi sarebbe molto parziale, perché se dovessimo mettere un bus ogni 20/30 chilometri per farlo arrivare in tempo nei 15/20 minuti alle stazioni di riferimento, dovremmo fare un piano importante dal punto di vista economico, ma inattuabile dal punto di vista tecnico, perché, purtroppo, ci stiamo rendendo conto, anche con l'attivazione dei servizi sostitutivi di questa estate, che non abbiamo più bus a disposizione. Noi, purtroppo, non abbiamo a disposizione i bus nelle ore di punta, perché non ci sono più autisti e, quindi, questa è la difficoltà di qualcosa che sarebbe anche immaginabile, ma difficile da mettere in campo in questo momento.

Sulla Torino-Milano, invece, al netto delle soppressioni per sciopero, nel mese di gennaio, sono stati soppressi quattro treni a causa di guasti del materiale rotabile, il 16, il 18, il 26 e due il 26 gennaio, mentre nel mese di febbraio sono stati soppressi sei treni per guasti alle infrastrutture nei giorni 7 e 10, un treno per guasto rotabile nel giorno 13 e, nello stesso periodo, si sono verificati tre investimenti di persone che hanno determinato forti ritardi e limitazioni di percorso a causa dell'attesa dell'autorità giudiziaria.

Sul tema Torino-Milano, per venire al dunque, vale quanto ho detto rispetto ai bus. È una linea che fortunatamente ha una grande capacità attrattiva, un grande numero di persone, quindi, purtroppo, in certi posti non basterebbe neanche un pullman per sostituire il treno, evidentemente.

È un piano complicato, ma conto anche in un altro fattore.

Come sapete, sulla Torino-Milano ci sono lavori importanti. Il 3 marzo i treni torneranno ad attestarsi a Milano Centrale. Abbiamo ancora un anno complicato, perché ci sono tanti cantieri che il PNRR ci riserva quest'anno, ma soprattutto questi cantieri ci dovrebbero restituire, ci dovranno restituire un'infrastruttura più affidabile, quindi andremo verso un periodo certamente migliore e nei dati, in parte, è già migliore rispetto a quest'autunno.

Certamente, una cosa che però non deve mancare è la comunicazione e il rapporto con gli utenti. Devo dire che la tendenza si sta un po' invertendo, anche grazie al confronto, ogni mese, tra RFI, Trenitalia, i gestori e le associazioni pendolari. Penso, soprattutto su quella

tratta, agli incroci con il Biellese, quindi da Santhià a Novara, dove spesso ci veniva segnalato che per un minuto il treno non aspettava la coincidenza con Milano, soprattutto in un periodo come questo, in cui c'era tanto ritardo su quella linea. Dall'ultima riunione con i pendolari di circa un paio di settimane fa, ci è stato detto che, praticamente, questi casi si sono azzerati, cioè anche quando c'è un ritardo contenuto entro i cinque minuti, il treno aspetta e, quindi, si riesce a gestire, senza lasciare le persone a piedi.

Penso che, al di là dei margini, dei macrosistemi e dei grossi interventi, ci sia il rispetto dei pendolari e, quindi, con questa parte di comunicazione, in parte, abbiamo provato a correggere, ma dev'essere ulteriormente migliorata, perché se è comprensibile e ipotizzabile che ci siano dei disagi, dei guasti delle persone che, purtroppo, vengono investite dai treni, non è pensabile che le persone alla stazione aspettino senza sapere quando il treno passa e se passerà.

Questo è certamente uno degli argomenti che poniamo al tavolo ogni mese, su cui dobbiamo ancora fare molto, perché lo dobbiamo agli utenti, ed è una cosa molto meno spiegabile dei lavori che si stanno facendo.

\*\*\*\*\*