

**PRESIDENZA DEL
CONSIGLIERE SEGRETARIO CAROSSO**

Interrogazione a risposta immediata n. 284 presentata da Canalis, inerente a "Caos sulla linea ferroviaria SFM2 Pinerolo-Chivasso: Giunta Cirio spettatrice?"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 284.
La parola alla Consigliera Canalis per l'illustrazione.

CANALIS Monica

Dal sorriso dell'Assessore Gabusi capiamo che ricomincia la nostra epopea in questa legislatura della linea ferroviaria Pinerolo-Chivasso. Epopea iniziata molti anni fa. Questa è probabilmente una delle due linee ferroviarie più problematiche del nostro Piemonte, anche quest'anno annoverata tra una delle peggiori d'Italia nel rapporto Pendolaria di Legambiente. Non è un premio che ci fa piacere, come sanno molto bene i pendolari e anche i turisti, molto numerosi, che affollano questi treni, che sono davvero esasperati.

Ho lasciato trascorrere qualche mese dall'inizio della legislatura, perché era stato fatto un lavoro anche in maniera concertata e costruttiva, per cercare di intervenire su questa linea ferroviaria che universalmente è riconosciuta come troppo piena di disservizi. Sono ritardi ormai istituzionalizzati, treni che tutti i giorni fanno lo stesso ritardo di dieci minuti, al punto che, forse, bisognerebbe aggiornare la tabella degli orari. Soppressioni molto frequenti, tra l'altro, spesso senza garantire un mezzo di trasporto sostitutivo ai passeggeri. Sale d'attesa spesso inaccessibili, non sempre adeguate, soppressione delle barriere architettoniche, affollamento dei mezzi negli orari di punta.

I problemi sono molti su una linea ferroviaria che attraversa più di 60 Comuni e che ha un bacino di utenza di più di 300 mila persone, la SFM2. I problemi prioritari su cui intervenire, ne abbiamo parlato tante volte, sono fondamentalmente tre. In primis, i numerosi passaggi a livello. Si tratta, infatti, di una linea a binario unico, con molte intersezioni stradali. La seconda riguarda l'obsolescenza degli impianti, che spesso e volentieri cadono in panne e, in terzo luogo, la necessità di fare dei raddoppi selettivi. Per non parlare della Stazione di Nichelino che, essendo un intervento molto più grande, forse merita una discussione a sé stante, ma che credo vada menzionata.

Negli anni passati, la Giunta Cirio, di cui già era Assessore l'Assessore Gabusi, aveva promulgato una delibera nel febbraio 2021, individuando tre passaggi a livello da sopprimere in via prioritaria: Vinovo, il cui cantiere dopo tanti ritardi è finalmente partito nel 2024, Airasca e Piscina. Quindi, su questo si è addivenuti a un punto fermo. La popolazione ne è al corrente, così come gli amministratori comunali e attendono con fiducia che si vada avanti.

Quello che ci spaventa è che, in un frangente in cui ci si appresta a rinnovare le gare per il trasporto su gomma nel 2026, la corretta razionalizzazione di questa forma di trasporto non tenga conto dell'inefficienza della linea ferroviaria. È comprensibile che un mezzo di trasporto più costoso e inquinante come quello su gomma venga ridotto, ma non lo si può fare in concomitanza con i disservizi di questa linea ferroviaria.

Delle due l'una, Assessore: o viene potenziata la linea o non vengono razionalizzati i trasporti su gomma. Questo è quello che maggiormente sta preoccupando la popolazione in

questo periodo.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, *Assessore regionale*

Certamente non spettatrice, e lo sa bene la Consigliera Canalis, che però comprendo che debba anche movimentare un po' l'Aula e l'interrogazione. Abbiamo, come lei sa bene, dopo anni in cui, purtroppo, non si è deciso su quella linea, deciso nel 2021 di dare delle priorità, che sono le cose più importanti. Con quelle priorità siamo riusciti a far partire finalmente quel cantiere e ad avere, oggi, lo studio progettuale per gli altri due – ci tengo a dirlo – mettendo 800 mila euro che non bastano per fare gli interventi, ma che sono serviti per far partire la progettualità che, come dicevo prima per altri casi, sono elemento indispensabile per poi fare i lavori.

In un momento in cui i lavori durano di più e le progettazioni durano di più perché ci sono troppe e tante cose da fare del PNRR, tutti i tempi sono molto dilatati e questo è quello che dobbiamo vivere in questi anni, fortunatamente con una prospettiva di miglioramento. Oggi sappiamo che a breve avremo in consegna la progettazione di due passaggi a livello, quello di Piscina e quello di Airasca che poi andranno finanziati in un ambito nuovo, che prevede l'eliminazione dei passaggi a livello.

Come sapete, RFI ha indicato una serie di criteri ulteriori e nuovi per scegliere le priorità, questa è una linea molto importante e anche alla luce del fatto che la stazione di Nichelino ha costi esorbitanti, noi dobbiamo concentrarci sulle priorità che ci siamo dati.

Fortunatamente la Consigliera Canalis ha aspettato qualche mese prima di presentare l'interrogazione perché da gennaio le performance sono migliorate. Dico gennaio perché è l'ultimo dato completo che abbiamo a disposizione, la puntualità è arrivata al 95,6% dopo aver toccato standard molto bassi a ottobre e a novembre.

Ci tengo a dire anche che nel corso degli anni, nel tavolo tecnico di ascolto quello che c'è tra RFI e le Regioni rispetto al quadro di fabbisogni, abbiamo sempre rinnovato la richiesta di intervento del raddoppio della Torino-Pinerolo, sia in termini di raddoppio selettivi, sia in termini anche più strutturali, così come abbiamo di nuovo avanzato, e sottolineato l'importanza dell'eliminazione di passaggi a livello soprattutto in quel territorio che sta scontando anche il cantiere del passaggio a livello di Vinovo che porta qualche minuto di ritardo quotidianamente e che fortunatamente finirà e che tornerà su tracce normali. Noi siamo sempre un po' restii a istituzionalizzare i ritardi perché dobbiamo invece superarli, altrimenti avremmo la percentuale anche del 100%.

RFI ha riscontrato le richieste di Regione Piemonte, segnalando che nel corso del 2025 sarà avviata la predisposizione del documento di fattibilità delle alternative progettuali, il famoso DOCFAP, propedeutico al documento di indirizzo della progettazione con consegna prevista al 2026. Parlo dello studio di fattibilità, del raddoppio selettivo della linea che è l'unica soluzione strutturale di prospettiva che ci consente di superare e di dare un futuro migliore a quella linea.

Credo sia importante dire che la Torino-Pinerolo, vista la sua importanza, sarà la prima linea in Piemonte, in quella sospensione lunga e difficile da sopportare, che avrà il sistema di controllo satellitare che è quel famoso sistema di controllo che, insieme ad altri elementi, ci consentirà di avvicinare i treni da cinque o quattro minuti in ingresso al nodo. Credo che sia un segnale di come l'attenzione su quella linea, non solo da parte della Regione, ma anche del gestore dell'infrastruttura, ci consenta di dire che le cose che stiamo pianificando ci proiettano

in un altro mondo, che naturalmente non arriverà domani, ma tutti stiamo lavorando univocamente riconoscendo a quella linea un valore importante.

È stata verificata anche la fattibilità tecnica del prolungamento del sottopasso di None e la contestuale soppressione di un passaggio a livello. Nel mese di marzo ci sarà un ulteriore incontro, perché voi sapete che ogni passaggio a livello vuol dire 20, 30 o 40 secondi di rallentamento che togliamo nell'ordinarietà, ma nella straordinarietà, quando un passaggio a livello si blocca, rischiamo di congestionare la linea.

Per questo c'è una grande attenzione e un continuo lavoro che non ci vede spettatori, ma ci vede attori e soggetti paganti che vogliono migliorare una situazione che certamente non deriva da oggi. Nei prossimi anni vogliamo portare di nuovo un servizio ulteriormente efficiente, seppur le prestazioni delle ultime settimane ci dicono che stiamo recuperando, ma non ci basta, perché una linea con oltre 300 mila passeggeri all'anno merita un'ulteriore implementazione.
