

**PRESIDENZA DEL  
CONSIGLIERE SEGRETARIO CASTELLO**

\*\*\*\*\*

**Interrogazione indifferibile e urgente n. 275 presentata da Pompeo, inerente a  
"Soppressione fermata dell'Alta Velocità di Bardonecchia"**

XXXXX

**Interrogazione indifferibile e urgente n. 351 presentata da Ravello, inerente a  
"Disservizi sulla linea Sfm3 Torino-Susa-Bardonecchia e soppressione della fermata  
di Bardonecchia sulla linea AV Milano-Parigi: da RFI e Trenitalia quali risposte?"**

**PRESIDENTE**

Proseguiamo i lavori del sindacato ispettivo proponendo l'esame delle interrogazioni indifferibili e urgenti n. 275 e n. 351, alle quali risponderà l'Assessore Gabusi.

La parola alla Consigliera Pompeo per l'illustrazione.

**POMPEO Laura**

Grazie, Presidente.

La do per illustrata.

**PRESIDENTE**

La parola al Consigliere Ravello per l'illustrazione dell'interrogazione a risposta immediata n. 351.

**RAVELLO Domenico**

Grazie, Presidente.

Confesso che non ho letto il contenuto dell'interrogazione della collega Pompeo e non vorrei sembrare sgarbato nei suoi confronti. Mi fa piacere, però, approfittare della presenza dell'Assessore per richiamare alcuni passaggi contenuti nella nostra interrogazione.

Non sarà facile nei tre minuti che mi sono concessi citarli tutti.

Di certo, si parte da un'analisi dei disservizi marcati da un eccesso di frequenza sulla linea ferroviaria SFM3 Torino-Susa-Bardonecchia. Disservizi che qualche settimana fa hanno portato un nutrito gruppo di amministratori locali di tutta la Valle di Susa e di tutta l'area ovest di Torino a manifestare utilizzando la tratta ferroviaria, raggiungendo fin dall'Alta Valle la stazione di Porta Nuova a Torino, occasione nella quale hanno anche avanzato una richiesta di incontro a RFI e Trenitalia, invito che Trenitalia e RFI hanno declinato perdendo, a nostro avviso, un'occasione utile di dialogo, di confronto e di condivisione delle problematiche rappresentate dai sindaci, ripeto numerosi, e delle eventuali possibilità di risposta.

A questo si aggiunge anche un elemento che riteniamo assolutamente strategico per lo sviluppo del territorio: la riattivazione della linea Alta Velocità Milano-Parigi, ripresa dopo ben 19 mesi di fermo a causa della frana della Maurienne.

In relazione a questo, segnaliamo una profonda preoccupazione per la soppressione, sia da parte di Trenitalia France che esercisce la tratta dall'Italia verso la Francia, sia da parte di SNCF, della fermata di Bardonecchia. Abbiamo ritenuto necessario, vista anche la portata della fermata per lo sviluppo economico e segnatamente turistico della Valle, interessare l'Assessore.

Immagino che la questione non si esaurirà oggi, ma potrà essere ulteriormente approfondita nei prossimi giorni con l'audizione prevista dei vertici di Trenitalia.

Grazie comunque, Assessore, per la disponibilità.

## **PRESIDENTE**

Grazie, Consigliere.

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta congiunta a entrambe le interrogazioni.

## **GABUSI Marco, Assessore regionale**

Grazie, Presidente.

Ho unito le due risposte perché avevano tratti simili, anzi, sostanzialmente quasi tutti.

Inizierei con il contestualizzare il percorso della linea SFM3 Torino-Bardonecchia, non ferroviario, ma dei lavori e dei disservizi di questi mesi.

È vero che fino al mese di febbraio c'è stata una situazione di cantieri portante, per una volta in maniera lungimirante, sfruttando la chiusura della galleria del Frejus, quindi sfruttando un minore numero di treni sulla tratta, cercando di concentrare lì, nel momento di minore sforzo per la linea, una serie di lavori che si sarebbero dovuti protrarre nel tempo.

Questa caratterizzazione, soprattutto sui deviatori e sull'apparato tecnologico di Bussoleno, che consentirà di sfruttare altri binari, ha portato una serie di disagi che hanno toccato nei mesi di ottobre, novembre, dicembre, gennaio e in parte l'inizio di febbraio, tra l'83 e l'85% di affidabilità, quindi con una decina di punti inferiore rispetto allo storico e all'affidabilità attesa per quella linea.

È scaturita una manifestazione da parte dei Sindaci, per un motivo a me non comprensibile. RFI e Trenitalia non hanno compreso che ci fosse l'interesse a rapportarsi con loro in quella sede, ma l'incontro è stato fatto ieri, dopo un'ulteriore sollecitazione, nella sede del Palazzo regionale, con i Presidenti delle due Unioni, Mauro Carena e Pacifico Banchieri, riunione nella quale sono stati evidenziati, da parte di RFI i lavori e da parte di Trenitalia la puntualità.

Dal mese di marzo a oggi la puntualità è tornata tra il 93,7 e il 93,8%, con il 95% raggiunto nei primi giorni del mese di giugno, certificando una buona notizia: i disagi non sono stati casuali, ma a seguito di una cantierizzazione. È una piccola soddisfazione, perché vuole dire che hanno una conseguenza logica e una causalità secca che ci consentono di guardare al futuro.

Altra notizia positiva è che non ci saranno più cantieri su questa linea nei prossimi anni. Lo scenario futuro, a parte qualche piccolo intervento in un weekend del mese di ottobre per dei lavori puntuali, è che non ci sarà una cantierizzazione, come su altre linee, piuttosto approfondita e lunga. Lo scenario di questa linea certifica e ratifica l'importanza per la regione Piemonte, soprattutto con il passante Porta Susa-Porta Nuova che nel 2028 arriverà direttamente all'aeroporto di Caselle.

Altro discorso vale per il tema dei servizi commerciali che, come sapete, è un tema di gestione non regionale, perché non sono treni contribuiti, ma treni a mercato. RFI ci ha fornito una serie di valutazioni, anche per iscritto, nel momento in cui siamo stati sollecitati dal

territorio rispetto al fatto che, nella ripresa dei collegamenti dal 1° aprile, è rimasta la fermata di Oulx, per ragioni che loro attribuiscono a un mero *incoming* turistico, soprattutto estero, che in questo momento vedono preferire Oulx a Bardonecchia.

Il quadro complessivo dei servizi commerciali concernenti l'offerta si completa, in considerazione dell'importanza strategica e turistica di Bardonecchia, con il rinforzo effettuato nell'orario invernale e quindi dallo scorso dicembre.

Ogni due fine settimana due Frecciarossa Roma-Torino Porta Nuova prolungano il loro viaggio fino a Oulx e a Bardonecchia, passando da Firenze, Bologna, Reggio Emilia alta velocità Milano-Torino. Il servizio di cui parliamo è in programma fino a questa settimana e si stanno ultimando le verifiche, anche per poter confermare tutti i servizi nel periodo estivo.

Gli Intercity viaggiano sempre nei fine settimana e fino alla fine di aprile è proseguita la coppia di Intercity da Genova a Torino, con prolungamento a Bardonecchia e, per la stagione legata agli impianti sciistici, con le fermate intermedie a Bussoleno e Oulx con le tappe a Novi Ligure, Alessandria e Asti e ritorno nel pomeriggio da Bardonecchia.

Come è stato precisato, interessando soprattutto Trenitalia France, questa è una scelta non definitiva che in passato ha visto privilegiare Bardonecchia e oggi vede privilegiare Oulx e che, essendo un treno commerciale, può essere controvertito. La questione può essere dibattuta e discussa dai soggetti del territorio, tant'è che i soggetti economici e quelli politici del territorio stanno pensando a una proposta che Trenitalia è disponibile a sentire e che non deve penalizzare nessuno, ma che può rappresentare per Trenitalia un'opportunità migliore di attrarre turisti fermando a Bardonecchia e non solo a Oulx.

Credo sia difficile immaginare la doppia fermata, perché il treno diventerebbe particolarmente lento e non avrebbe più le caratteristiche di un treno veloce, ma certamente l'attenzione per quella valle è certificata non solo da quei treni, ma dalle operazioni che sta facendo la Regione. I due rappresentanti delle Unioni montane, Banchieri e Carena, sono moderatamente soddisfatti rispetto al percorso che è stato rappresentato e anche rispetto ad un'interlocuzione positiva con RFI e Trenitalia.