

**PRESIDENZA DEL
CONSIGLIERE SEGRETARIO CASTELLO**

Interrogazione a risposta immediata n. 534 presentata da Verzella, inerente a "Urgenti interventi per ritardi, cancellazione e disservizi a materiale rotabile sulle linee Milano-Torino, Biella-Novara e Biella-Santhià"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 534.
La parola alla Consigliera Verzella per l'illustrazione.

VERZELLA Emanuela

Grazie, Presidente.

L'interrogazione non è volta a ottenere ulteriori corse per la linea Santhià-Biella; non è questo il problema, anche se permane sotteso.

Purtroppo, nell'ultima settimana di giugno e durante i primi giorni di luglio, la situazione dei ritardi, dei guasti e delle cancellazioni sulle linee Milano-Torino, Biella-Novara e Biella-Santhe' è stata veramente drammatica: 34 riferimenti precisi, per la maggior parte dei quali si parla di soppressioni (all'inizio senza sostituzioni, poi sostituite da servizio autobus). Di questo sono più che consapevole.

La maggior parte delle notizie in merito ai disservizi sono state assunte dai viaggiatori, di nuovo grazie alle informazioni delle associazioni dei pendolari, che si sono trasformate in strutture informali di mutuo soccorso. Adesso abbiamo veramente da segnalare che la qualità e la quantità del materiale rotabile messo a disposizione di queste linee, visti i quotidiani disservizi, risultano inadeguate a fornire quella risicata offerta concessa a queste persone.

I disagi permanenti e ricorrenti sulla dorsale strategica Torino-Milano aggravano ulteriormente la situazione, ma mi vorrei concentrare sul fatto che c'è un contratto in essere con Trenitalia che dovrebbe prevedere delle penali, peraltro piuttosto risicate, per i disservizi. Mi domando, quindi, se anche da questo punto di vista non sia possibile fare qualcosa per assicurare un servizio decente ai pendolari che usufruiscono delle linee citate e se non si voglia pensare, in futuro purtroppo, a dei cambiamenti su questo contratto, introducendo il criterio del "Price Cap", cioè criteri di aggiornamento delle tariffe che diano conto anche di eventuali disservizi o miglioramenti offerti da chi gestisce la linea e viene pagato dalla Regione.

Si interroga, quindi, per sapere quali provvedimenti urgenti vengono assunti per migliorare e qualificare l'accesso alla mobilità ferroviaria per i pendolari biellesi e, più in generale, per gli utenti della tratta Milano-Torino, dorsale fondamentale per il Piemonte.

PRESIDENTE

Grazie, Consigliera.
La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, *Assessore regionale*

Grazie, Presidente; grazie, Consigliera Verzella.

Cerco di dare qualche dato, anche perché ci sono tante domande e tante azioni che si stanno facendo e tanti disservizi che vanno spiegati.

Sulla linea ferroviaria Biella-Novara, che è 50,8 chilometri a binario unico con 34 passaggi a livello, si registra un tasso di puntualità sostanzialmente stabile. Nel mese di giugno è stato dell'89,9%, anche se nel mese di luglio si stanno registrando problemi puntuali all'infrastruttura, in particolare al Sistema di Supporto Condotta, il cosiddetto Sistema Marcia Treno, e ai passaggi a livello sulle tratte Cossato-Biella, Rovasenda-Cossato e Casaleggio-Rovasenda. Le precipitazioni violente in questo periodo hanno danneggiato alcuni sistemi tecnologici che regolano il corretto funzionamento, ma in caso di anomalità è evidente che il binario unico congestiona la situazione e non facilita la risoluzione perché non c'è una via d'uscita.

Per quanto riguarda la robustezza della rete e i lavori all'infrastruttura, RFI sta progressivamente ammodernando la linea, con la previsione dell'attivazione dell'attrezzaggio con il sistema di controllo "marcia treno" entro il 2026, che renderà, tra le altre cose, più performante la circolazione. Inoltre, RFI sta provvedendo alla sostituzione progressiva delle casse di manovra dei passaggi a livello, iniziata ad aprile, con tecnologie più moderne e performanti. Lo dico perché questo è uno dei problemi che avevamo, a ottobre-novembre, sulle linee SFM4 e SFM7, che con l'ammodernamento delle casse di manovra ha visto un decremento importante dei guasti.

In merito al materiale rotabile, sulla Biella-Novara è in uso il treno Minuetto, che assicura un livello di confort buono, ma, soprattutto, è difficile avere altri treni, perché è una linea, come sappiamo, non ancora elettrificata.

In merito all'offerta di servizi, sulla linea Biella-Novara circolano ogni giorno 32 treni

con una tipologia di offerta cadenzata. Giova ricordare che la competenza in materia di pianificazione dei servizi è di MP. Questo è il tema fondamentale, ma è anche altrettanto vero che su quella linea, essendo binario unico, se andassimo a inserire altri treni faremmo fatica. Tecnicamente, un servizio ancora più importante, creerebbe ancora più disagi.

Il servizio esistente non ha bisogno di implementazione, ma ha bisogno di stabilità e il sistema di controllo "marcia treno" è quello che vogliamo garantire; abbiamo sempre detto che il sistema di controllo "marcia treno" non ci darà recupero di tempo, ma ci darà stabilità sulla linea insieme agli interventi sui passaggi a livello.

La Torino-Milano, la linea più importante che abbiamo dal punto di vista del numero di passeggeri, è un'offerta articolata con varie formule e ha una criticità che si riverbera sul servizio regionale, perché è una linea molto trafficata e con tante interferenze. Qui sì che c'è una puntualità molto bassa nel mese di giugno – siamo al 75% con una crescita di pochi punti rispetto a maggio – ma questo è anche molto facile da spiegare: ci sono una serie di cantieri sui nodi che stanno rallentando il servizio.

Dobbiamo chiedere scusa agli utenti e, a differenza di quello che capitava a ottobre-novembre, quando era più difficile individuare una causa, qui abbiamo cause ben puntuali e, soprattutto, abbiamo un termine decretato, che è la fine dei lavori. Con la fine dei lavori torneremo sulla percentuale di stabilità che, tra l'altro, la linea Torino-Milano ha sostanzialmente sempre avuto sopra il 92/93%.

Per quanto riguarda la linea Santhià-Biella, che è anch'essa a binario unico, la puntualità è del 96,4% con una crescita di 1,3 punti percentuali rispetto al mese di maggio; da questo punto di vista, sulla puntualità sulla linea Biella-Santià abbiamo una situazione un po' diversa.

Relativamente al materiale rotabile sulla Torino-Milano noi stiamo continuando a

inserire treni Rock. L'ultimo è arrivato una settimana fa e quindi, nonostante la riarticolazione dei servizi che introduciamo e i 54 treni nuovi, è chiaro che dopo tanti anni non riusciamo ancora a coprire tutti gli orari con i treni Rock, arriveremo a 71 treni nuovi entro l'estate del prossimo anno e quindi lì si avrà la copertura totale. Il materiale rotabile garantirà certamente più comfort all'utenza.

Per i passeggeri, in caso di cancellazione, è stato predisposto dal mese di giugno un bus pronto a partire nella stazione di Novara attivo immediatamente in caso di necessità. In tutte le situazioni di circolazione di treni "perturbata", Trenitalia attiva tutti i diversi canali informativi a disposizione, incluse le comunicazioni dirette verso i comitati pendolari.

Dal 1° gennaio scorso vi è la possibilità, nei casi previsti, di ricevere automaticamente l'indennizzo senza produrre alcuna domanda per i viaggiatori in possesso del biglietto digitale regionale. Ai viaggiatori in possesso di altro titolo di biglietto regionale l'indennizzo viene riconosciuto, invece, a seguito di specifica domanda. Questo proprio per cercare di venire incontro all'utenza e ai disagi.

Rispetto alle penali è l'allegato 7 (Condizioni minime di qualità), ne abbiamo già parlato molte volte, nel pieno rispetto delle delibere e degli importi unitari abbiamo certificato quell'allegato. Soprattutto, noi le penali le applichiamo e le applichiamo anche in maniera importante rispetto agli importi che ci sono consentiti e alle normative che abbiamo a disposizione.

Invece sul servizio di "Price Cup", come riporta l'allegato 3 del Contratto di servizio trasporto pubblico regionale SFR, la delibera 154 del 2019 dell'Autorità regolatrice dei trasporti recita: *"L'omogeneità delle tariffe tra servizi ferroviari e servizi di autolinea e tra i servizi di autolinea afferenti a contratti diversi, oggi consente la possibilità di mantenimento ed estensione dell'integrazione tariffaria, ottenuta attraverso un percorso di armonizzazione dei livelli tariffari perseguito dalla Regione Piemonte con la legge regionale e successivi provvedimenti attuativi"*.

In questo senso, non abbiamo inteso adottare un incremento delle tariffe, perché c'è un principio storico in Piemonte che non abbiamo determinato noi, ma che riteniamo giusto, cioè quello di non fare concorrenza tra treno e gomma. Noi rischiamo, con questi sistemi che hanno una loro ragione e una loro bontà di ragionamento, di mandare a pallino tutto l'altro ragionamento che creerebbe tariffe diverse e quindi scelte diverse dagli utenti che, invece, non dobbiamo agevolare, ma dobbiamo mettere tutti nelle condizioni di scegliere il servizio migliore, ma non in base al prezzo.

Al momento questo ragionamento non è mai stato preso in considerazione, naturalmente ha una sua bontà e una sua validità soprattutto in termini di incentivo al servizio migliore, quindi non è sbagliato di per sé, ma in Piemonte non è mai stata perseguita questa strada per questo motivo.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore Gabusi.