



Assessorato Trasporti, Infrastrutture, Opere pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione civile, Gestione emergenza profughi

L'Assessore

Torino, 15.05.2026

Al Consigliere Regionale
Alberto Unia
alberto.unia@cr.piemonte.it

Al Gruppo Consiliare
Movimento 5 Stelle
movimento5stelle@cr.piemonte.it

Al Presidente del Consiglio Regionale
Davide NICCO
presidente.nicco@cr.piemonte.it

All'Ufficio Aula del Consiglio Regionale
ufficio.aula@cr.piemonte.it

Al Gabinetto della Giunta Regionale
gabinetto.rapporticonsiglio@regione.piemonte.it

OGGETTO: Risposta Interrogazione n. 860, presentata dalla Consigliere Regionale Unia, inerente “Trasparenza degli indicatori di puntualità e affidabilità del servizio ferroviario regionale”

In riferimento all'interrogazione in oggetto, si riportano i seguenti elementi di risposta.

Si evidenzia preliminarmente che i dati relativi alla regolarità (affidabilità) e alla puntualità dei servizi ferroviari regionali derivano dai sistemi informativi del Gestore dell'Infrastruttura (RFI). I dati attualmente consultabili sono disponibili a partire dall'anno 2022. L'analisi di seguito riportata riguarda pertanto il periodo 1 gennaio 2022 – 30 aprile 2026.

Si segnala che la struttura del database di RFI permette una estrazione dei dati per tipo di servizio o per singolo treno, ma non consente una estrazione diretta dei dati per linea. Una analisi per singola linea massiva e su un arco di tempo lungo come quella richiesta diventa estremamente onerosa. Pertanto, l'analisi è articolata per i seguenti gruppi di servizio:

- Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)
- Regionali Veloci (RV)
- Regionali (R)

Le cause di soppressione e di ritardo sono classificate secondo la codifica adottata da RFI. Per le soppressioni la classificazione prevede

- Cause di forza maggiore: eventi eccezionali ed esterni non controllabili (es. eventi meteo rilevanti, frane, incendi, atti vandalici, investimenti, disposizioni dell'autorità).

- Cause imputabili al gestore dell'infrastruttura (RFI): problemi dell'infrastruttura o dei sistemi di circolazione (es. guasti al segnalamento, ai passaggi a livello, alla linea di alimentazione).
- Cause imputabili all'impresa ferroviaria: criticità operative o organizzative del servizio (es. guasti ai treni, carenza di personale, problemi di turnazione, materiale rotabile indisponibile).

Nelle statistiche relative alla puntualità alle cause elencate si aggiunge quella relativa ai ritardi dovuti da un'altra impresa ferroviaria. In questa casistica ricadono, ad esempio, i ritardi dovuti a conflitti di circolazione generati da treni di altre imprese passeggeri o merci, quali, ad esempio, mancato rispetto della traccia oraria assegnata, ritardi propagati sulla rete o occupazione prolungata dell'infrastruttura.

Si precisa infine che i dati riportati risultano consolidati fino al 31/12/2025. Le informazioni relative all'anno 2026 sono da considerarsi provvisorie e potranno essere oggetto di successive revisioni o aggiornamenti a seguito dei processi di validazione e consolidamento attualmente in corso.

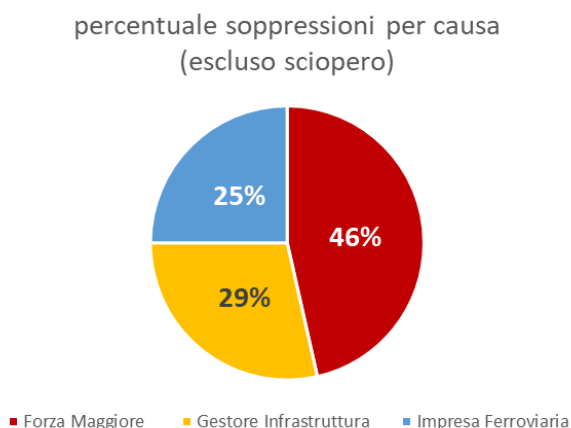
Si segnala infine che da gennaio 2025 i dati dei treni regionali (R) comprendono, oltre ai servizi svolti da Trenitalia, anche quelli di Arenaways relativi alla linea Cuneo Saluzzo-Savigliano.

Nello specifico, rispetto alle domande poste dall'interrogazione:

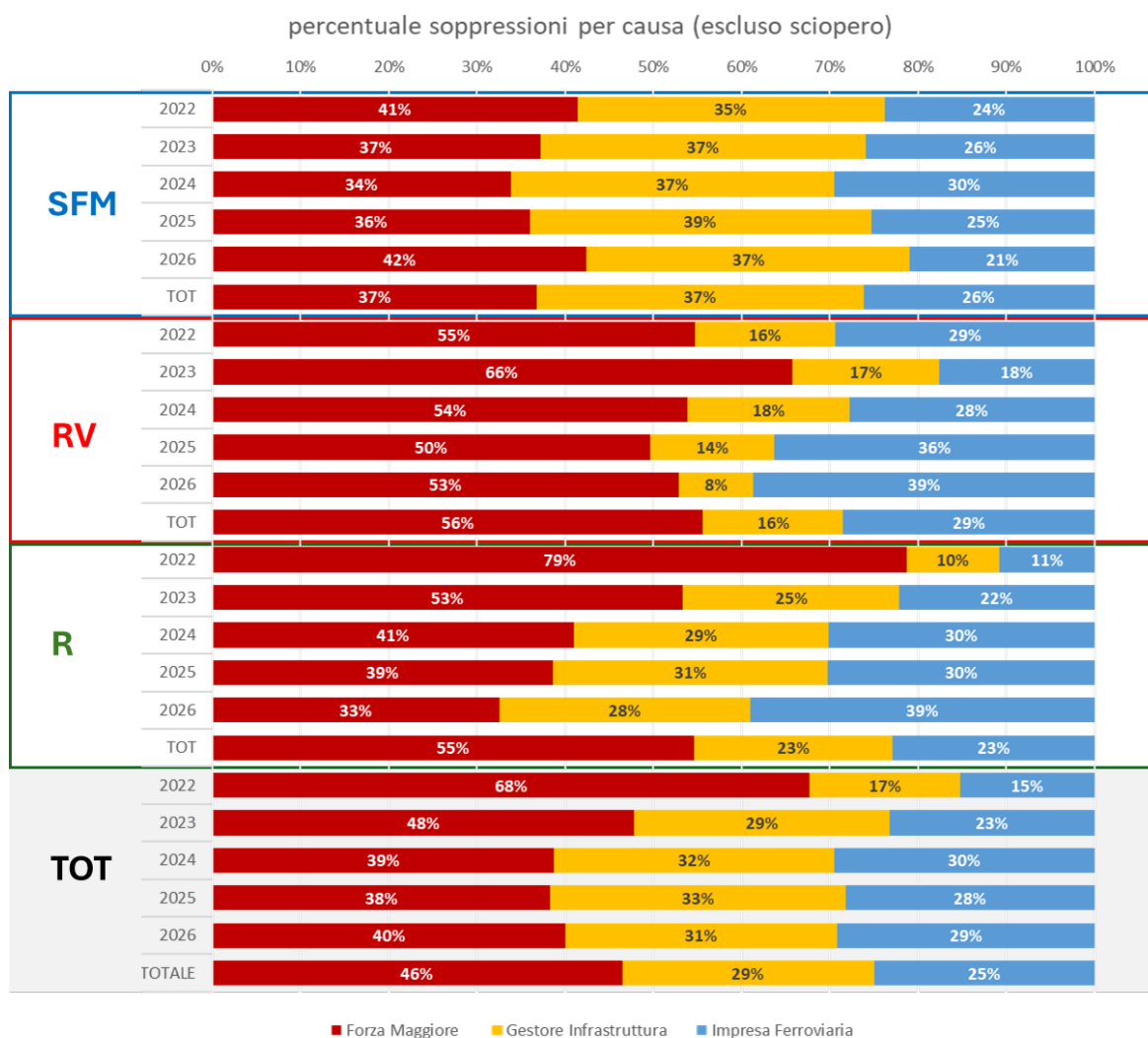
1 Quali sono state le cause di soppressione delle corse, escluse le casistiche di sciopero

Nel periodo considerato, la regolarità complessiva del servizio ferroviario regionale risulta del 98,24% (numero di corse effettuate su corse programmate).

Come evidenziato nel grafico seguente le principali cause di soppressione, al netto degli scioperi, sono riconducibili a cause di forza maggiore (46%) seguite dal gestore dell'infrastruttura (29%) e dall'impresa ferroviaria (25%)

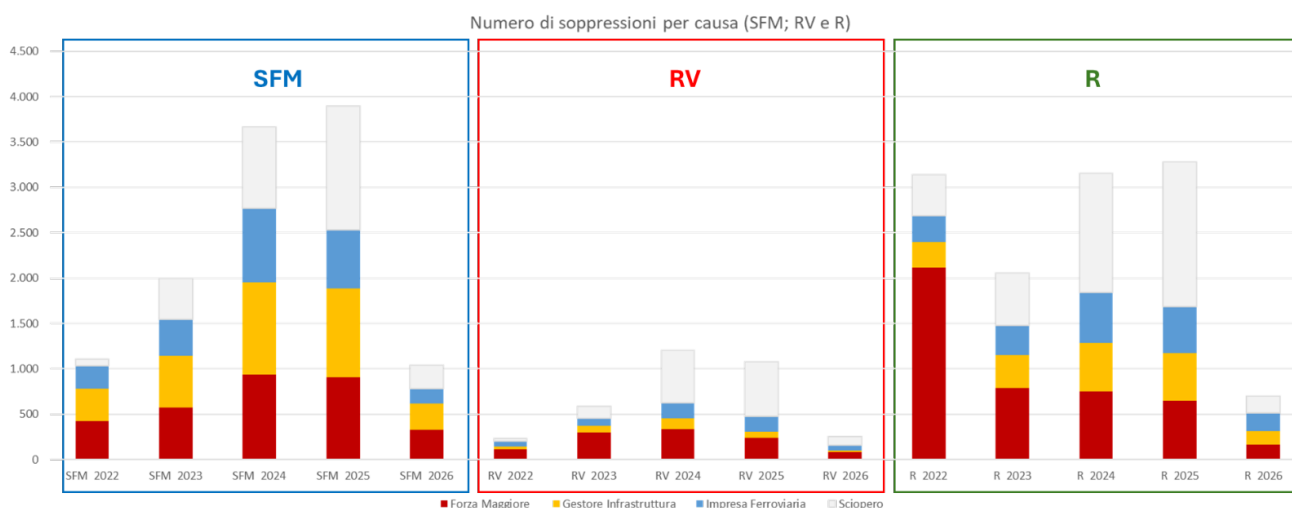


Di seguito si riportano nel dettaglio l'incidenza delle diverse cause per tipo di servizio e anno.



Al netto degli scioperi, le soppressioni del SFM sono prevalentemente riconducibili a cause attribuite al Gestore dell'Infrastruttura e alla forza maggiore (entrambe al 37%). Per i Regionali Veloci, le cause principali, escluse le giornate di sciopero, sono legate ai casi di forza maggiore (56%) e all'Impresa Ferroviaria (29%). Anche nel caso dei servizi regionali la componente delle cause di forza maggiore risulta preponderante (55%), con una incidenza significativa soprattutto nel 2022, dove si sono registrate numerose soppressioni dovute ad eventi meteo particolarmente impattanti sull'infrastruttura.

Si rileva che nel periodo 2024-2025 la componente relativa agli scioperi è particolarmente rilevante, come illustrato nel grafico sottostante, dove sono mostrati i valori assoluti. In questo caso, le soppressioni dovute a sciopero sono contrassegnate in grigio chiaro.

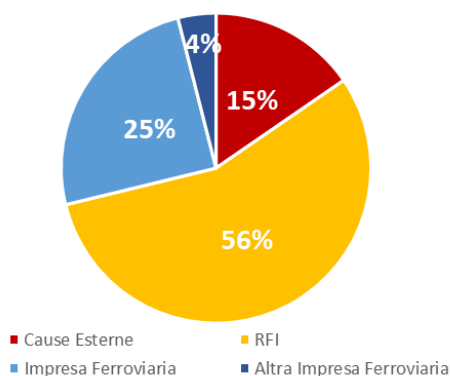


2 Quali siano state le cause di ritardo delle corse

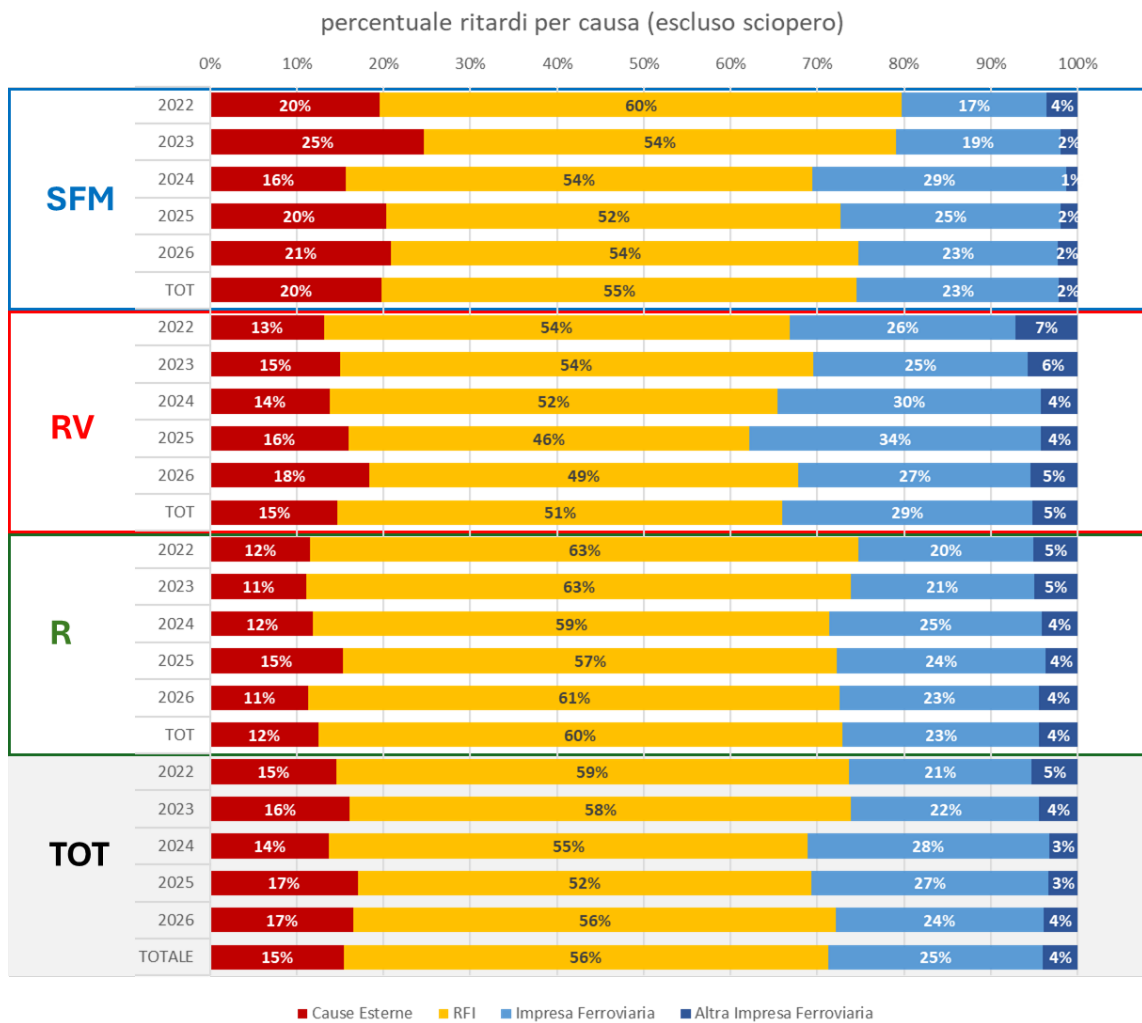
L'analisi delle cause di ritardo è stata condotta sulla base del numero di treni arrivati a destino con un ritardo superiore ai 5 minuti, distinti per macro-causa.

Nel complesso del sistema ferroviario regionale nel periodo considerato, la puntualità risulta del 90,5%. La componente prevalente dei ritardi è attribuita al Gestore dell'Infrastruttura (56%); segue la componente attribuibile all'Impresa Ferroviaria (25%). Minore è l'incidenza delle cause esterne (15%) che sono invece più rilevanti nelle cause di soppressione.

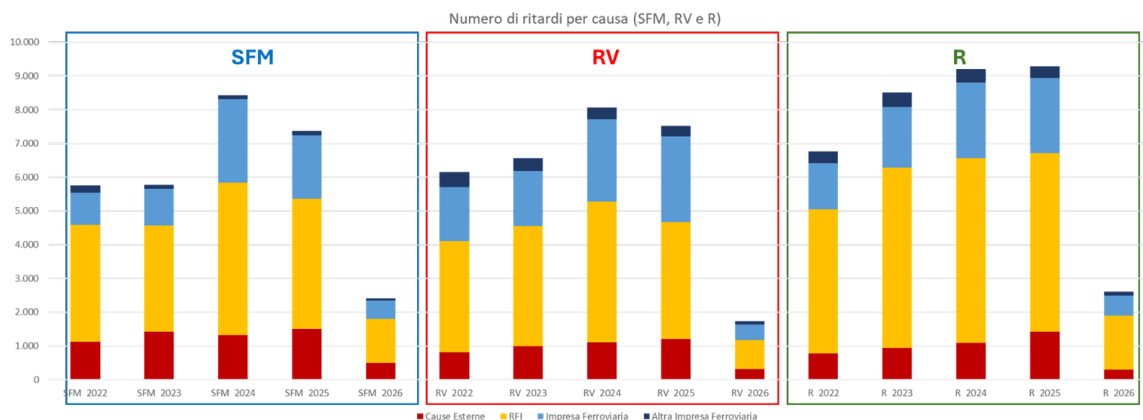
percentuale ritardi per causa (escluso sciopero)



Su tutte le categorie di servizio la quota principale dei ritardi è attribuibile al Gestore dell'Infrastruttura con percentuali tra il 50 e il 60%. Le cause dovute all'impresa ferroviaria sono più rilevanti nei servizi Regionali Veloci (29%), mentre le cause esterne hanno un maggior impatto sui treni SFM (20%).



Come si vede nel grafico seguente, che rappresenta i numeri assoluti dei treni con arrivo fuori fascia, nel 2024 si osserva un aumento dei treni in ritardo rispetto agli anni precedenti. Contestualmente si nota un incremento dei ritardi attribuiti all'Impresa Ferroviaria. Nel 2025–2026 i livelli di puntualità sono tornati a crescere, soprattutto per i treni SFM.



Quesito 3 Quali azioni sono state messe in atto per evitare il persistere dei ritardi

Le azioni messe in atto si collocano nell'ambito del governo del contratto di servizio e del monitoraggio continuo della qualità del servizio e comprendono in particolare:

- il monitoraggio sistematico delle cause di ritardo e di soppressione tramite i sistemi informativi del Gestore dell'Infrastruttura;
- l'utilizzo dei dati di puntualità e regolarità nelle sedi tecniche di confronto tra Regione, Agenzia, Gestore dell'Infrastruttura e Impresa Ferroviaria;
- l'applicazione degli indicatori di qualità e dei meccanismi contrattuali (standard minimi, penalità e azioni correttive), finalizzati al miglioramento continuo delle prestazioni.
- Il confronto con le associazioni dei consumatori e dei pendolari in incontri a cadenza mensile, in cui sono analizzati i dati e condivise le azioni correttive
- Interventi mirati sia sull'infrastruttura che sul materiale rotabile, con l'introduzione in servizio dei treni nuovi, che si sono dimostrati efficaci.

Cordiali saluti.

Marco GABUSI