

**PRESIDENZA DEL  
CONSIGLIERE SEGRETARIO CASTELLO**

\*\*\*\*\*

**Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 943 presentata da Avetta, inerente a "Da gennaio 2025 a dicembre 2025 sono stati soppressi 1.139 treni sulla SMF1. La Giunta Cirio è preoccupata?"**

**PRESIDENTE**

Proseguiamo i lavori del sindacato ispettivo proponendo l'esame dell'interrogazione indifferibile e urgente n. 943.

Ricordo che l'interrogante ha facoltà di illustrazione per due minuti, cui segue la risposta della Giunta per tre minuti e non è prevista replica.

La parola al Consigliere Avetta per l'illustrazione.

**AVETTA Alberto**

Grazie, Presidente.

Questa interrogazione riguarda la SFM1, su cui abbiamo rilevato, rispetto alle rilevazioni che pubblica regolarmente l'Agenzia della Mobilità Piemontese sul sito, un'anomalia: sulla SFM1, sia pure interessata da lavori infrastrutturali che hanno coinvolto anche altre linee del Servizio Ferroviario Metropolitano, le soppressioni in tutto l'arco del 2025 sono state un numero molto significativo, percentualmente molto più alto degli anni precedenti. In particolare, sono state 1139, comprese quelle per sciopero. Sono state percentualmente molto più alte rispetto alle altre linee del SFM. Capiamo benissimo il numero di soppressioni e di cancellazioni dei treni derivanti da ragioni di sciopero, capiamo meno le cancellazioni per i treni non causate da sciopero.

Sul grafico pubblicato ogni mese dall'Agenzia è molto chiara la separazione, quindi ci chiediamo se questo numero di soppressioni può essere considerato fisiologico, o se invece esistono cause specifiche e, laddove esse esistano, se siano state individuate e se siano state definite le misure per risolvere i problemi rilevati che causano la cancellazione delle linee.

**PRESIDENTE**

Grazie, Consigliere Avetta.

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

**GABUSI Marco, Assessore regionale**

Grazie, Presidente; grazie, Consigliere.

La domanda è corretta e legittima, ma credo, come penso molti sappiano, che la percentuale di affidabilità è tra i treni programmati, quelli che vediamo sul tabellone, e quelli realizzati. In mezzo, ci sono quelli soppressi che, come ha detto il Consigliere Avetta, sono un numero importante. È un numero importante preso sull'anno, perché ci sono alcuni fattori da

tenere in considerazione.

Sul valore assoluto (io ho qui le tabelle, che però non leggerò nel dettaglio) c'è da tenere in considerazione che abbiamo inserito un treno alla mezz'ora su quella linea che, come lei ben sa, è una linea particolare a binario unico. Da un po' di tempo a questa parte abbiamo deciso di aumentare il numero di treni per coprire tutte le fasce orarie, quindi c'è certamente un raffronto, dal punto di vista dei numeri del valore assoluto, che va fatto.

Inoltre, nell'analisi dell'affidabilità c'è un dato – quello del 93,6% – che sarebbe basso, ma togliendo gli scioperi l'affidabilità della linea è al 97,2%, con punte negative, quasi del doppio rispetto alle altre stagioni, di marzo, aprile e maggio. Nella primavera ci sono stati molti di quei guasti circoscritti e ci sono qua le cause, spesso legate all'infrastruttura ferroviaria e a una serie di disagi risolti, perché poi nei mesi successivi si è tornato su un numero non giusto e non accettabile, se così si può dire, ma più in linea con gli standard.

È evidente che noi vorremmo tendere al 100% dell'affidabilità, quindi a non cancellare nessun treno, ma è altrettanto evidente che il sistema in certe occasioni, per vari motivi, deve essere resettato, cioè si deve, soprattutto sulle linee binario unico, sospendere un servizio o sopprimere un servizio per non aggravare la situazione e non mandare in tilt il sistema, soprattutto il nodo di Torino.

Questo è successo in maniera molto pesante nei mesi della primavera scorsa. Non si sta ripetendo. Abbiamo avuto una serie di sollecitazioni perché, oltre al numero di treni (che è evidente che ha un valore, ma noi portiamo treni, portiamo le persone che stanno su quel treno), sopprimere un treno alle sette e mezza del mattino o alle dieci della mattina è diverso, non perché siano meno importanti, ma perché ci sono decisamente meno persone sopra, perché non ci sono i pendolari e gli studenti. È evidente che se si deve resettare un sistema, riallineandolo e portandolo a zero, è meglio non farlo (non si dovrebbe fare e non si deve fare, ma è chiaro che l'indicazione data anche nell'ultima riunione di febbraio, che crediamo ci stia dando qualche risultato in più) nelle ore dei pendolari, perché questo è quello che ci chiedono i comitati in tutte le riunioni.

Siamo tornati su livelli accettabili. Se guardiamo i treni soppressi nel mese di gennaio e febbraio, che tendenzialmente sono i mesi peggiori perché sono mesi in cui fa freddo, siamo tornati su livelli sostenibili. Incidono molto, almeno al 3%, gli scioperi, che sono legittimi, però sono un numero importante di cui dobbiamo tenere in considerazione e quindi, se la risposta è se siamo preoccupati, non siamo preoccupati perché sappiamo quali sono le cause; abbiamo agito e stiamo agendo con il gestore delle infrastrutture e il gestore del servizio perché siano limitati i casi, quindi ci aspettiamo che nei prossimi mesi questo numero scenda ancora e tenda, anche grazie all'arrivo del materiale rotabile nuovo, a zero.