

**PRESIDENZA DEL
CONSIGLIERE SEGRETARIO CAROSSO**

Interrogazione a risposta immediata n. 99 presentata da Marro, inerente a "Chiarimenti in merito alle interlocuzioni avvenute con ferrovie italiane per i disservizi sulle linee SFM-4 e SFM-7"

PRESIDENTE

Iniziamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 99.
La parola alla Consigliera Marro per l'illustrazione.

MARRO Giulia

Grazie, Presidente.

Oggi porto una questione molto di attualità, che riguarda i ritardi e le complicazioni soprattutto sulle linee SFM-4 e SFM-7. Adesso che sono diventata anch'io pendolare, capisco quanto disagio possa creare nella quotidianità, non soltanto a chi non ha alternative e prende il treno, ma anche a chi sceglie di prendere il treno per fare un gesto responsabile ecosostenibile, ma si ritrova poi ad avere delle complicazioni e a non riuscire ad arrivare in tempo agli impegni che ha.

Il Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile ha monitorato il servizio di puntualità sulle due linee in oggetto nel mese di settembre 2024 e i risultati sono allarmanti: su 1975 treni monitorati, 523 hanno registrato un ritardo fra i cinque e i 15 minuti, 64 treni hanno accumulato ritardi superiori ai 15 minuti, 30 treni sono stati completamente soppressi e 90 treni sono stati cancellati parzialmente. Quindi, in un mese, su due linee fondamentali per la mobilità dei cittadini della nostra regione, abbiamo accumulato più di 60 ore di ritardo complessive e continui disservizi che rendono insostenibile la quotidianità dei pendolari.

È da sottolineare, inoltre, come le criticità più significative si siano registrate proprio nelle fasce orarie a maggiore affluenza, come la prima mattina e il tardo pomeriggio, che sono le fasce dei lavoratori e degli studenti che dovrebbero riuscire ad arrivare in orario alle attività.

Vorrei portare alla vostra attenzione un esempio concreto: nel solo mese di settembre, il treno delle ore 7,07 da Alba ha subito 20 ritardi su 23 eventi monitorati. È evidente che non si tratta di una semplice casualità, ma di un problema sistemico che richiede interventi immediati e risolutivi.

Un'altra tratta che si può portare come esempio è la Torino-Ciriè, dove 20 chilometri vengano percorsi in ben 40 minuti, con una velocità media di appena 30 chilometri orari. L'orario è talmente dilatato da consentire di assorbire i ritardi accumulati prima di raggiungere la destinazione. Questo impedisce ai passeggeri di ottenere gli indennizzi previsti per i ritardi e le soppressioni, nonostante il disservizio sia reale e grave, dal momento che il treno giunge al capolinea formalmente in orario.

A peggiorare ulteriormente le cose, nonostante gli annunci di rinnovo del materiale rotabile dal 2021, su queste linee sono ancora in servizio elettrotreni a due piani di tipo TAF, prodotti sul finire degli anni Novanta, invece dei nuovi convogli Pop e Rock, che erano stati promessi. Pertanto, i pendolari continuano a viaggiare su mezzi obsoleti che contribuiscono a peggiorare la qualità del servizio.

Per questo motivo, interrogo il Presidente della Giunta regionale e, in questo caso, l'Assessore Gabusi per sapere se vi sia stata interlocuzione formale con l'ente gestore del Servizio ferroviario metropolitano torinese, ai sensi del contratto di servizio e, in particolare, dell'allegato 4 sulle penalità, in vista dell'audizione di domani mattina in Commissione trasporti, nella quale verrà coinvolto l'ente gestore del servizio.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, *Assessore regionale*

Grazie, Presidente.

Ringrazio la Consigliera Marro per un'interrogazione che nel merito condividiamo, nel senso che siamo stati noi i primi ad allertarci e a chiedere a Trenitalia, a RFI e all'Agenzia della Mobilità e a tutti i soggetti coinvolti un vertice proprio su queste linee.

A dire il vero, l'abbiamo chiesto prima del vertice sulle linee piemontesi, rendendoci conto che c'era una situazione di difficoltà nel mese di ottobre.

Dall'analisi di questo tavolo è emerso chiaramente il dato lampante che, in questo momento, queste sono le due linee peggiori che hanno subito un depauperamento di servizio nelle ultime settimane e su questo abbiamo agito.

Credo che sia noto a tutti l'incontro che abbiamo avuto la settimana scorsa con le aziende coinvolte; con il piano che è stato messo in campo – lo dico a bassissima voce – in questi giorni e al netto di giovedì 24, sembra esserci un'inversione di tendenza. Il piano ha coinvolto RFI in una manutenzione 24 ore su 24 e più concentrata con uomini e persone su queste due linee, che hanno le maggiori necessità d'intervento, anche perché, guarda caso, sono due linee che non sono nel panorama e non sono nell'ambito di RFI complessivamente, perché lo sono dall'inizio dell'anno, dal momento che prima erano gestite da GTT su concessione regionale, quindi, evidentemente non hanno gli standard d'investimento che RFI ha sulle sue altre linee; quindi, c'è una spiegazione.

Dopodiché la spiegazione serve fino a un certo punto, perché chi è pendolare ha necessità di avere la certezza di arrivare alla meta nei tempi previsti.

L'interrogazione, oltre al contesto che condividiamo e sul quale abbiamo cercato di invertire rapidamente la settimana scorsa, fa altre considerazioni puntuali.

Credo sia giusto rispondere senza eludere la domanda e la domanda specifica rispetto alle performance dei livelli attesi riguarda quanto viene sancito nell'allegato 4; è giusto ed è corretto che sappiate che viene applicato nelle modalità e nei tempi previsti dal contratto di servizio, sia per quanto riguarda l'applicazione delle penali dal gestore, sia per quanto riguarda i bonus ai pendolari.

L'interlocuzione formale richiamata in premessa, quella di cui la Consigliera Marro ci chiede se sia stata attivata, si svolge all'interno del Comitato tecnico di gestione del contratto SFM, che si riunisce diverse volte all'anno e che non si occupa soltanto delle penali, ma di tutti gli aspetti del contratto, tra cui le penali e, soprattutto, l'affidabilità, la puntualità e tutti gli schemi che sono previsti dal contratto.

Sostanzialmente, questo per dire che quel tavolo si riunisce comunque, anche se i treni fossero perfettamente in orario, perché si valutano tanti aspetti del contratto, si analizza la puntualità e, in conseguenza delle segnalazioni, si erogano le sanzioni, che una volta all'anno si erogano per quello che riguarda la sanzione nei confronti del gestore del servizio, mentre per il bonus agli utenti di mese in mese, quindi la valutazione è fatta mensilmente. Giusto, per

inciso: l'Agenzia della mobilità negli ultimi anni ha erogato, con ammontare diversi, sempre sanzioni all'ente gestore del servizio.

È utile, inoltre, specificare che il contratto prevede la misurazione dei dati di puntualità non soltanto al termine della corsa del treno, ma anche nelle località intermedie significative: anche se il treno recupera il ritardo, non è detto che non scatta il bonus, anzi scatta; in questo caso, per le linee SFM-4 e SFM-7, le stazioni intermedie sono Porta Susa e Torino Aeroporto Caselle, cioè quelle stazioni intermedie considerate valide per la possibilità di far scattare il bonus.

Oltre a quanto previsto dal contratto di servizio, MP e Regione monitorano costantemente il servizio offerto attraverso l'accesso diretto alla banca dati di circolazione del gestore dell'infrastruttura e sul sito di MP è pubblicato un report mensile di tale monitoraggio (allegherò il link nella risposta).

Come ho detto, abbiamo attivato il tavolo con le aziende e, soprattutto, oltre alle attività operative, che ha messo in campo RFI, abbiamo immaginato, da qui a quando non si mitigherà questo effetto, un incontro con i pendolari, con le associazioni di consumatori tutti i lunedì pomeriggio; il primo si è svolto ieri con buon esito, nel senso che è giusto monitorare, informare tutti e condividere anche le difficoltà, ove ce ne fossero ulteriormente e ancora.

Questo è quanto crediamo si debba fare in un momento particolarmente complicato dai tanti cantieri che ci sono, fortunatamente legati agli investimenti del PNRR, che fortunatamente ci restituiranno una linea più affidabile e più sicura e, in alcuni punti, anche più capiente e più veloce, ma che traggono al 2026, quindi nei prossimi mesi ci vedranno ancora un po' soffrire.
