



ODG

N. 805

Priorità alla mobilità pubblica quotidiana in Piemonte: riattivazione delle linee ferroviarie sospese, puntualità e qualità del servizio ferroviario, contenimento delle tariffe del trasporto pubblico locale, completamento del prolungamento della Linea 1 della Metropolitana di Torino e revisione delle priorità infrastrutturali rispetto alla Torino-Lione.

Presentato dalla Consiglieria regionale:

DISABATO SARAH (prima firmataria) 11/09/2026

Richiesta trattazione in aula

Presentato in data 11/09/2026

*Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte*

ORDINE DEL GIORNO n. 805

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto
e dell'articolo 103 del Regolamento interno

***OGGETTO: Priorità alla mobilità pubblica quotidiana in Piemonte:
riattivazione delle linee ferroviarie sospese, puntualità e qualità del servizio
ferroviario, contenimento delle tariffe del trasporto pubblico locale,
completamento del prolungamento della Linea 1 della Metropolitana di Torino
e revisione delle priorità infrastrutturali rispetto alla Torino-Lione.***

Il Consiglio regionale,

Premesso che:

- la mobilità ferroviaria e il trasporto pubblico locale costituiscono servizi essenziali per studenti, lavoratori, pendolari, famiglie, persone anziane, persone con disabilità e per i cittadini che vivono nelle aree interne, periferiche e nei piccoli Comuni del Piemonte;
- la Regione Piemonte, attraverso la propria programmazione e tramite l'AMP (Agenzia della Mobilità Piemontese), concorre alla definizione dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio ferroviario regionale, metropolitano e del trasporto pubblico locale;
- una politica regionale della mobilità sostenibile deve rafforzare sia i collegamenti principali sia la rete ferroviaria territoriale esistente, riducendo la dipendenza dall'auto privata, il traffico stradale e l'isolamento dei territori;
- la qualità del servizio pubblico deve essere valutata anzitutto sulla capacità di garantire collegamenti effettivamente utilizzabili, treni puntuali e non soppressi, condizioni di viaggio dignitose, tariffe accessibili e un'informazione tempestiva agli utenti;
- la programmazione infrastrutturale non può concentrare attenzione politica e risorse prevalentemente sulle grandi opere di lungo periodo, trascurando la mobilità quotidiana dei cittadini e il recupero delle infrastrutture ferroviarie già esistenti;

- dal 1° luglio 2026 in Piemonte sono entrati in vigore aumenti delle tariffe del trasporto pubblico locale e regionale, con effetti su biglietti e abbonamenti e con ricadute in particolare su pendolari, studenti, lavoratori e famiglie;
- la Linea 1 della Metropolitana di Torino rappresenta un'infrastruttura strategica per la mobilità sostenibile dell'area metropolitana torinese e il prolungamento Fermi-Cascine Vica costituisce un intervento atteso da cittadini, lavoratori, imprese e attività economiche dei territori interessati.

Considerato che :

- con riferimento alle linee ferroviarie sospese o prive di servizio regionale:
il documento "Linee ferroviarie sospese – Interventi infrastrutturali necessari per il ripristino", versione 4.0 del 28 marzo 2025, predisposto dall'AMP sulla base delle valutazioni di RFI (Rete Ferroviaria Italiana), delinea lo stato delle diverse linee, gli interventi necessari, i costi stimati e gli scenari di riattivazione. In particolare:
 - Alessandria-Ovada: la linea è ancora attiva, è percorsa da treni merci ed è indicata come in completa efficienza per armamento e impianti. Il servizio ferroviario regionale può essere ripreso senza necessità di interventi particolari;
 - Bra-Cavallermaggiore: la linea è ancora attiva senza servizio ferroviario regionale, è percorsa da treni merci ed è indicata come in completa efficienza per armamento e impianti. Anche in questo caso il servizio regionale può essere ripreso senza interventi particolari;
 - Asti-Chivasso: la linea è utilizzata per il solo servizio di treni storici ed è inserita nel circuito "Binari senza Tempo" come "Ferrovia del Basso Monferrato". Gli investimenti stimati per il ripristino del servizio regionale ammontano a circa 52,7 milioni di euro e riguardano, tra l'altro, gallerie, armamento, opere civili, impianti di sicurezza, segnalamento, telecomunicazioni, passaggi a livello, stazioni e fermate;
 - Bardonecchia-Modane: la linea è percorsa da treni merci e di lunga percorrenza ed è indicata come in completa efficienza per armamento e impianti. Per attivare un servizio regionale occorre risolvere le criticità di accesso alla stazione di Modane, sulla rete francese, mediante un binario con alimentazione italiana oppure materiale rotabile politensione;
 - Ceva-Ormea: la linea è utilizzata per il solo servizio di treni storici ed è inserita nel circuito "Binari senza Tempo" come "Ferrovia del Tanaro". La riapertura del servizio regionale è prevista nel contratto di servizio relativo alle Linee Ferroviarie del bacino Sud, con avvio indicato nel 2028 e investimenti stimati in circa 32,5 milioni di euro;
 - Cuneo-Mondovì: il ripristino del servizio regionale prevede investimenti stimati in circa 18,9 milioni di euro e la riattivazione è ricompresa tra gli

scenari che RFI sta studiando nel DocFAP (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali) "Potenziamento itinerario Torino-Savona";

- Novara-Varallo: la linea è utilizzata dal 2015 per treni storici ed è inserita nel circuito "Binari senza Tempo" come "Ferrovia della Valsesia". Per un servizio regionale continuativo sono stimati interventi per circa 44 milioni di euro, con una durata dei lavori indicata in circa 48 mesi;
- Pinerolo-Torre Pellice: la riapertura prevede interventi stimati in circa 20 milioni di euro ed è inserita tra gli scenari del DocFAP "Raddoppio linea Torino-Pinerolo e riattivazione Pinerolo-Torre Pellice" studiato da RFI;
- Santhià-Arona: il ripristino del servizio regionale prevede investimenti stimati in circa 91 milioni di euro e RFI ne sta approfondendo la riattivazione nel DocFAP "Riapertura linea Santhià-Arona"

Considerato inoltre che:

- con riferimento alla puntualità e alla qualità del servizio ferroviario regionale:
 - la Carta dei Servizi 2026 della Direzione Regionale Piemonte di Trenitalia richiama gli impegni relativi alla puntualità, al monitoraggio dell'andamento dei treni, alla gestione tempestiva dei disservizi, all'accessibilità, al decoro, alla pulizia e all'igiene delle carrozze;
 - i cittadini piemontesi continuano a segnalare ritardi, soppressioni, disservizi, informazioni non sempre tempestive, materiale rotabile inadeguato e condizioni di viaggio non coerenti con un servizio pubblico moderno;
 - i report dell'AMP sulla puntualità e affidabilità del servizio ferroviario regionale confermano la necessità di un monitoraggio costante dei ritardi, delle soppressioni e della qualità del servizio, distinguendo le diverse linee e fasce orarie;
 - tra le criticità segnalate dagli utenti rientra anche la presenza, su alcune composizioni, di un numero insufficiente di servizi igienici funzionanti rispetto alla lunghezza del treno e al numero di passeggeri, con ricadute sulla dignità e sulla qualità del viaggio;
- con riferimento alle tariffe del trasporto pubblico locale:
 - l'aumento del costo di biglietti e abbonamenti riduce la convenienza del trasporto pubblico e rischia di incentivare l'uso dell'auto privata, in contrasto con gli obiettivi di riduzione del traffico e dell'inquinamento e con la necessità di garantire una mobilità accessibile;
 - chiedere ulteriori sacrifici economici agli utenti risulta ancora meno sostenibile in presenza di ritardi, soppressioni, mezzi insufficienti e collegamenti non sempre adeguati alle esigenze quotidiane;
 - la Regione Piemonte deve farsi portavoce presso il Governo di una diversa priorità della spesa pubblica, orientata al trasporto pubblico quotidiano e alla riduzione dei costi a carico degli utenti.

Rilevato che:

- con riferimento al prolungamento della Linea 1 della Metropolitana di Torino:
 - i cantieri della tratta Fermi-Cascine Vica hanno prodotto un impatto significativo lungo corso Francia e nelle aree di Collegno e Rivoli, con disagi per le attività commerciali, artigianali e per gli operatori economici dovuti alla riduzione dell'accessibilità, alla perdita di passaggio, alle difficoltà logistiche e al protrarsi dei lavori;
 - la Regione Piemonte ha già previsto misure di ristoro a favore di alcune attività economiche penalizzate dai cantieri, la cui adeguatezza deve essere valutata rispetto alla durata effettiva dei disagi e al danno subito;
 - secondo recenti notizie di stampa, il cantiere del prolungamento risulterebbe interessato da criticità legate alla situazione dell'impresa appaltatrice, con il rischio di ulteriori ritardi, di una nuova gara e di un incremento delle risorse necessarie al completamento;
 - i lavoratori impiegati nei cantieri, compresi quelli delle imprese subappaltatrici, devono essere tutelati sotto il profilo occupazionale, retributivo, contributivo e della sicurezza, garantendo il rispetto dei CCNL e della regolarità contributiva, anche attraverso il Documento Unico di Regolarità Contributiva;
 - il completamento dell'infrastruttura deve essere accompagnato dall'acquisto di un numero di convogli sufficiente a garantire frequenze adeguate e un servizio efficiente.

Ritenuto che:

- la riattivazione delle linee ferroviarie territoriali debba essere affrontata attraverso un programma regionale unitario, con priorità differenziate in base allo stato dell'infrastruttura, ai tempi di ripristino, ai costi, alla domanda potenziale e al valore sociale e territoriale dei collegamenti;
- le linee già infrastrutturalmente efficienti e riattivabili senza interventi rilevanti, come Alessandria-Ovada e Bra-Cavallermaggiore, richiedano decisioni rapide sul piano del servizio e dell'esercizio;
- le linee utilizzate per treni storici non debbano essere ridotte a una funzione esclusivamente turistica quando esistono condizioni e fabbisogni per ripristinare un servizio pubblico ordinario;
- gli studi e i DocFAP devono tradursi in cronoprogrammi, risorse e decisioni operative, evitando che la riattivazione delle linee resti confinata a scenari preliminari;

- la puntualità del servizio ferroviario regionale debba diventare un obiettivo politico misurabile, con cause dei ritardi individuate linea per linea e con responsabilità chiare;
- l'accessibilità economica del trasporto pubblico costituisca parte integrante della qualità del servizio e richieda misure di contenimento e compensazione degli aumenti tariffari;
- il completamento della Linea 1 della Metropolitana di Torino non possa avvenire scaricando i costi sociali dei ritardi su lavoratori, attività economiche e cittadini e debba essere accompagnato dalla disponibilità dei convogli necessari;
- le priorità infrastrutturali nazionali e regionali debbano essere riequilibrate a favore della mobilità quotidiana, delle linee ferroviarie territoriali e del trasporto pubblico locale, anziché concentrare risorse e attenzione su grandi opere come la Torino-Lione.

Impegna la Giunta regionale

- ad adottare una programmazione regionale unitaria per la riattivazione delle linee ferroviarie sospese o prive di servizio regionale, individuando per ciascuna linea lo stato dell'infrastruttura, gli interventi necessari, i costi, le fonti di finanziamento, il cronoprogramma, lo scenario di esercizio, le frequenze, le fermate, il materiale rotabile e il soggetto gestore, e a riferire periodicamente alla Commissione consiliare competente sullo stato di avanzamento;
- nell'ambito di tale programmazione, a dare priorità alle linee già infrastrutturalmente utilizzabili, procedendo con urgenza alla definizione del ripristino del servizio sulle linee Alessandria-Ovada e Bra-Cavallermaggiore con AMP e RFI, e a confermare l'obiettivo di riapertura della Ceva-Ormea nel 2028, garantendone cronoprogramma, copertura finanziaria e definizione dello scenario di servizio;
- per le linee che richiedono interventi, approfondimenti progettuali o accordi con altri soggetti, a promuovere in modo coordinato gli atti necessari alla riattivazione;
- a farsi portavoce presso il Governo e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) della necessità di un Piano straordinario per la puntualità e la qualità del servizio ferroviario regionale piemontese, che individui linea per linea le cause dei ritardi e delle soppressioni e le misure correttive relative a infrastruttura, materiale rotabile, manutenzione, organizzazione, gestione dei nodi, informazione agli utenti e qualità dei servizi a bordo, riferendo entro 90 giorni alla Commissione consiliare competente sulle linee più critiche e sulle iniziative assunte;
- a chiedere al Governo e al MIT maggiori risorse per il trasporto pubblico locale e regionale finalizzate al contenimento del costo di biglietti e abbonamenti e, per quanto di competenza regionale, a valutare misure per compensare o ridurre gli

aumenti tariffari entrati in vigore dal 1° luglio 2026 e rafforzare le agevolazioni per pendolari, studenti, lavoratori, famiglie e fasce economicamente più fragili;

- ad attivarsi con urgenza presso il Governo e il MIT per il completamento del prolungamento della Linea 1 della Metropolitana di Torino nella tratta Fermi-Cascine Vica e per il finanziamento dei convogli necessari, garantendo per quanto di competenza la tutela occupazionale, retributiva, contributiva e della sicurezza dei lavoratori, anche in caso di nuova gara o subentro, nonché il rifinanziamento, la proroga e l'adeguamento delle misure di sostegno alle attività economiche penalizzate dai cantieri;
- a chiedere al Governo una revisione delle priorità infrastrutturali nazionali, affinché le risorse pubbliche siano orientate prioritariamente alla mobilità quotidiana, al trasporto pubblico locale e regionale e alla riattivazione delle linee ferroviarie sospese, chiedendo di non destinare risorse pubbliche alla Torino-Lione e di riallocare le risorse programmabili a tali finalità.

Sarah Disabato
Consigliera Regionale
Movimento 5 Stelle