

Risposta all'interrogazione
ai sensi dell'art. 117 del Regolamento del Consiglio regionale sul tema:
“Atribuzione responsabilità su ritardi e soppressioni”
presentata dai consiglieri Negri e Delbono (PD)
(ITR 2540)

Con la ITR 2540 si interroga l'Assessore competente per sapere:

- **nella ripartizione di responsabilità rispetto a soppressioni e ritardi, come questi vengono suddivisi in termini assoluti e percentualmente tra Trenord, RFI e FNM negli anni tra il 2019 ed il 2024 (ultimi dati disponibili)**
- **come ha impattato quantitativamente l'avvio dei cantieri sui disservizi nel corso degli ultimi mesi**
- **rispetto ai disservizi riferiti a Trenord nel 2024, quali sono le principali cause e come sono distribuiti tra treni nuovi e vecchi treni**

Nel merito dei quesiti oggetto dell'interrogazione si espone quanto segue.

- **nella ripartizione di responsabilità rispetto a soppressioni e ritardi, come questi vengono suddivisi in termini assoluti e percentualmente tra Trenord, RFI e FNM negli anni tra il 2019 ed il 2024 (ultimi dati disponibili)**

In merito al quesito, si premette che il gestore della rete ferroviaria regionale è Ferrovienord e non FNM (holding).

Le soppressioni negli anni indicati sono suddivise come di seguito elencato:

- 2019: le soppressioni imputabili nell'anno 2019 sono state 13.823, di cui 10.393 per responsabilità dell'impresa ferroviaria TN (il 75%) e 2.776 per responsabilità dei gestori delle infrastrutture (il 20%), di cui 2291 su rete RFI e 485 su rete Ferrovienord.
- 2020: le soppressioni imputabili nell'anno 2020 sono state 10.637, di cui 7.956 per responsabilità dell'impresa ferroviaria TN (il 75%) e 1.803 per responsabilità dei gestori delle infrastrutture (il 17%), di cui 1597 su rete RFI e 206 su rete Ferrovienord.
- 2021: le soppressioni imputabili nell'anno 2021 sono state 13.022, di cui 10.496 per responsabilità dell'impresa ferroviaria TN (l'81%) e 2.262 per responsabilità dei gestori delle infrastrutture (il 17%), di cui 1850 su rete RFI e 412 su rete Ferrovienord.
- 2022: le soppressioni imputabili nell'anno 2022 sono state 17.711, di cui 15.090 per responsabilità dell'impresa ferroviaria TN (l'85%) e 2.159 per responsabilità dei gestori delle infrastrutture (il 12%), di cui 1864 su rete RFI e 295 su rete Ferrovienord.
- 2023: le soppressioni imputabili nell'anno 2023 sono state 17.106, di cui 14.073 per responsabilità dell'impresa ferroviaria TN (l'82%) e 2.951 per responsabilità dei gestori delle infrastrutture (il 17%), di cui 2.600 su rete RFI e 351 su rete Ferrovienord.
- 2024: le soppressioni imputabili nell'anno 2024, dal mese di gennaio a settembre, sono state 12.010, di cui 9.301 per responsabilità dell'impresa ferroviaria TN (il 77%) e 2.576 per responsabilità dei gestori delle infrastrutture (il 21%), di cui 2.319 su rete RFI e 257 su rete Ferrovienord.

Per quanto riguarda i ritardi, la base dati a disposizione non permette il calcolo della suddivisione imputabile all'impresa o ai gestori delle reti. Nel precedente contratto di Trenord 2015-2020, prorogato fino a novembre 2023, la puntualità era calcolata mediante l'indice ai 5 minuti (percentuale di corse arrivate con non più di 5 minuti di ritardo) secondo due standard: Standard A, considerando solo le cause di ritardo imputabili all'impresa ferroviaria e ai gestori delle infrastrutture, e Standard I, considerando tutte le cause di ritardo, definita anche "puntualità percepita" mentre nel nuovo Contratto di Servizio l'indicatore utilizzato è lo Standard B1, con esclusione delle cause esterne (es. scioperi, investimenti, cause di forza maggiore...).

Tali indicatori sono coerenti con i sistemi di monitoraggio della circolazione ferroviaria messi a disposizione dai Gestori dell'Infrastruttura.

Si elencano di seguito gli indici di puntualità dal 2019 al 2024.

	15 STI (senza escludere nessuna causa)	15 STA (esclusione per forza maggiore, scioperi e lavori programmati)	IS STB1 (esclusione cause esterne)
2019	80,2%	84,4%	
2020	83,7%	87,7%	
2021	83,3%	89,5%	
2022	83,4%	87,3%	
2023	82,3%	86,2%	
2024 (da gennaio a settembre)	80,77%		84,5%

- **come ha impattato quantitativamente l'avvio dei cantieri sui disservizi nel corso degli ultimi mesi**

Si allega (*allegato 1*) l'elenco dei cantieri in essere sulle reti di RFI e Ferrovienord da settembre 2024, con l'evidenza delle tratte interessate e degli impatti sull'orario dei treni coinvolti calcolati dai due gestori.

Gli allungamenti disposti dai gestori dell'infrastruttura per tali cantieri hanno l'ulteriore effetto di rendere maggiormente instabile l'orario ferroviario, riducendo i margini di flessibilità in gestione operativa e rendendo più probabile il propagarsi di ritardi e cancellazioni in caso di perturbazioni della rete.

Non è tuttavia possibile, attraverso i sistemi di monitoraggio messi a disposizione dai gestori della rete, attribuire direttamente tali ritardi e/o soppressioni al singolo cantiere.

- **rispetto ai disservizi riferiti a Trenord nel 2024, quali sono le principali cause e come sono distribuiti tra treni nuovi e vecchi treni**

Si riporta di seguito l'analisi fornita da Trenord delle principali cause dei disservizi.

Per quanto riguarda le soppressioni, esse sono riconducibili a:

- mancata funzionalità dei WC (per atti vandalici, guasti o serbatoi pieni);
- guasti al materiale rotabile;
- mancanza del materiale rotabile (a causa dell'indisponibilità dei convogli).

L'incidenza sulle soppressioni della tipologia di materiale è pari al 15% per i treni nuovi ed all'85% per i treni vecchi.

Per quanto riguarda i ritardi, essi sono ascrivibili a:

- prolungata sosta in stazione;
- formazione del treno;
- accudienza del materiale rotabile.

Non è possibile distinguere l'incidenza della tipologia di materiale rotabile sui ritardi.