CITTA' DI TORINO

INTERPELLANZA

OGGETTO: CRITICITA' STRUTTURALI E OPERATIVE DEI NUOVI AUTOBUS ELETTRICI DA 18 METRI IMPIEGATI SULLE LINEE 18 E 35 – MALFUNZIONAMENTI DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA, RIENTRI ANTICIPATI IN DEPOSITO, SOPPRESSIONE DI CORSE E RICORSO SOSTITUTIVO A VETTURE CON ALIMENTAZIONE A GASOLIO.

Il sottoscritto Consigliere comunale,

Premesso che

L'Amministrazione comunale ha individuato nella transizione ecologica e nella progressiva decarbonizzazione del trasporto pubblico locale uno degli obiettivi strategici per lo sviluppo della mobilità cittadina, promuovendo l'introduzione di autobus elettrici quale elemento fondamentale del percorso di ammodernamento e sostenibilità ambientale del servizio;

nell'ambito di tale processo sono state recentemente immesse in servizio nuove vetture elettriche da 18 metri, assegnate al Deposito Nizza e utilizzate, in particolare, sulle linee 18 e 35;

la piena efficacia dell'investimento in mezzi elettrici è necessariamente subordinata alla disponibilità di un'infrastruttura di ricarica adeguatamente dimensionata, affidabile e coerente con le caratteristiche tecniche delle vetture, nonché con i tempi di esercizio e con la programmazione dei turni.

Considerato che

Dall'avvio dell'esercizio delle predette vetture sarebbero emerse ripetute criticità connesse al funzionamento delle infrastrutture di ricarica rapida, comprese quelle a pantografo installate presso i capolinea;

tali problematiche sono state oggetto anche di segnalazioni da parte delle rappresentanze sindacali, con particolare riferimento a guasti, indisponibilità o irregolarità dei sistemi di ricarica e alla conseguente difficoltà di garantire il completamento dei cicli di ricarica nei tempi previsti dalla programmazione del servizio;

l'eventuale mancato completamento della ricarica determina una riduzione dell'autonomia

disponibile e può comportare la necessità di disporre il rientro anticipato delle vetture in deposito, con possibili ripercussioni sulla regolarità e continuità del servizio offerto all'utenza.

Rilevato inoltre che

Qualora l'indisponibilità dei mezzi elettrici renda necessario ricorrere, per garantire il servizio programmato, a vetture tradizionali con alimentazione a gasolio, si determina un'evidente contraddizione rispetto agli obiettivi ambientali e di decarbonizzazione posti alla base degli investimenti effettuati;

un simile fenomeno, ove confermato nella sua consistenza, richiede pertanto di essere valutato non soltanto sotto il profilo dell'efficienza del servizio, ma anche in relazione all'effettiva efficacia degli investimenti pubblici realizzati per l'elettrificazione della flotta e delle relative infrastrutture;

risulta inoltre meritevole di approfondimento la configurazione degli impianti di ricarica installati presso il Deposito Nizza, dove sarebbero stati adottati sistemi differenti in relazione alla collocazione anteriore o posteriore delle prese di ricarica delle vetture;

tale configurazione avrebbe reso necessari ulteriori interventi di adeguamento e correzione degli impianti, con conseguenti ricadute sotto il profilo tecnico, organizzativo ed eventualmente economico.

Interpella

Il Sindaco e l'Assessore competente per sapere:

1. Stato e funzionalità delle infrastrutture di ricarica

quante infrastrutture di ricarica, comprese le stazioni di ricarica rapida e i sistemi a pantografo, risultino attualmente installate a servizio delle vetture elettriche assegnate al Deposito Nizza e delle linee 18 e 35, specificando:

- quante risultino regolarmente collaudate;
- quante siano attualmente pienamente operative;
- quante risultino indisponibili, parzialmente funzionanti o interessate da interventi di manutenzione;
- quali siano stati, dall'avvio del servizio, il numero, la tipologia e la durata dei principali guasti registrati.

2. *Impatto delle anomalie sulla regolarità del servizio*

- quanti rientri anticipati in deposito di autobus elettrici da 18 metri siano stati registrati dall'immissione in servizio delle nuove vetture a causa di insufficiente autonomia, mancata ricarica o malfunzionamento delle relative infrastrutture e quante corse siano state conseguentemente soppresse, limitate o effettuate con ritardo, con particolare riferimento alle linee 18 e 35.

3. Compatibilità tra programmazione dei turni e tempi tecnici di ricarica

- se sia stata effettuata una verifica tecnica preventiva circa la compatibilità tra i tempi di sosta

programmati ai capolinea, i tempi effettivamente necessari per la ricarica delle batterie e l'autonomia richiesta per il completamento dei turni di servizio;
- se tali tempi tengano adeguatamente conto delle normali variabili di esercizio, quali traffico, ritardi accumulati lungo la linea, condizioni climatiche, utilizzo degli impianti di climatizzazione e riscaldamento e conseguenti variazioni dei consumi energetici;
- se l'attuale programmazione dei turni garantisca concretamente tempi sufficienti per effettuare le operazioni di ricarica senza compromettere le pause previste per il personale e la regolarità del servizio.

4. Ricorso sostitutivo a vetture con alimentazione termica

- quante vetture con alimentazione a gasolio o comunque non elettrica siano state impiegate, dall'entrata in esercizio dei nuovi autobus da 18 metri, in sostituzione di vetture elettriche indisponibili per problemi di autonomia, mancata ricarica o guasti alle infrastrutture;
- quante corse complessivamente siano state effettuate con tali mezzi sostitutivi sulle linee originariamente programmate con autobus elettrici.

5. Differenti sistemi di ricarica installati presso il Deposito Nizza

- per quali ragioni tecniche e progettuali presso il Deposito Nizza siano stati installati sistemi di ricarica differenti in relazione alla presenza di prese di alimentazione collocate nella parte anteriore e posteriore delle diverse tipologie di vetture;
- se tale differenziazione fosse stata prevista sin dalla fase di progettazione e affidamento delle infrastrutture oppure sia emersa successivamente all'acquisto e alla consegna delle vetture;
- quali ulteriori interventi correttivi, modifiche o adeguamenti si siano resi necessari per assicurare la compatibilità tra gli impianti installati e le differenti configurazioni delle vetture;
- quali siano stati i relativi costi aggiuntivi e a carico di quale soggetto siano stati sostenuti;
- se tali interventi abbiano comportato ritardi nell'entrata a regime degli impianti o limitazioni nell'utilizzo della nuova flotta.

6. Responsabilità, interventi correttivi e tempi di messa a regime

- quali siano le cause tecniche e/o progettuali individuate dall'Azienda e dall'Amministrazione in relazione alle criticità riscontrate;
- quali interventi siano già stati effettuati e quali risultino ancora programmati per garantire la piena affidabilità delle infrastrutture di ricarica;
- quale sia il cronoprogramma previsto per la definitiva messa a regime dell'intero sistema e per il superamento delle criticità attualmente riscontrate.

7. Se l'Amministrazione comunale ritenga che l'attuale configurazione infrastrutturale sia effettivamente adeguata a sostenere, in condizioni ordinarie di esercizio, l'impiego continuativo della nuova flotta elettrica da 18 metri e se intenda richiedere a GTT una relazione tecnica dettagliata sull'affidabilità dei sistemi di ricarica, sull'effettiva disponibilità delle vetture, sui disservizi verificatisi e sulle misure adottate per evitare che investimenti finalizzati alla decarbonizzazione del trasporto pubblico producano, nella concreta gestione quotidiana, il paradossale ricorso sostitutivo a mezzi alimentati a gasolio.

Torino, 07/09/2026 IL CONSIGLIERE

Firmato digitalmente da Giuseppe Catizone