

## **ORDINE DEL GIORNO**

**N. 417**

**POLITICHE DI GESTIONE DEL  
SERVIZIO DI TRASPORTI PASSEGGERI  
AV TORINO-MILANO IN SEGUITO AI  
NUMEROSI DISAGI DEI PENDOLARI  
DEL TRENO FRECCIAROSSA GESTITO  
DA TRENITALIA.**

*Presentato dai Consiglieri regionali:*

*VALETTI FEDERICO (primo firmatario), BERTOLA GIORGIO,  
BONO DAVIDE, FREDIANI FRANCESCA, MIGHETTI PAOLO  
DOMENICO*

*Protocollo CR n. 23536*

*Presentato in data 30/06/2015*

957  
30/06/2015



Consiglio Regionale del Piemonte

PRI



A00023536/A0100B-04 01/07/15 CR

CC-02-18-02/20/2015

Al Presidente del Consiglio regionale del Piemonte

19:10 30 Giu 2015 A0100B 001276

**ORDINE DEL GIORNO** N. 417

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

trattazione in Aula

trattazione in Commissione

**OGGETTO:** Politiche di gestione del servizio di trasporti passeggeri AV Torino-Milano in seguito ai numerosi disagi dei pendolari del treno Frecciarossa gestito da Trenitalia.

Premesso che:

- Il fenomeno del l'incremento del pendolarismo Torino - Milano è dovuto a modifiche nel mercato del lavoro che hanno fatto aumentare, negli ultimi anni, le opportunità professionali nella città di Milano, in parallelo a una riduzione di Torino e che molti abbonati hanno deciso di rimanere a vivere a Torino contando sull'offerta del servizio AV. Qualora tale offerta venisse meno sarebbero costretti a valutare il trasferimento dell'abitazione a Milano;
- Sulla linea AV Torino-Milano è presente un'offerta di trasporto da parte della compagnia Trenitalia che consiste in 15 coppie di Frecciarossa;
- La capacità complessiva dei treni in esercizio si rivela ad oggi insufficiente a gestire la domanda di trasporto dei pendolari, obbligando un numero consistente di utenti ad effettuare il viaggio in piedi;
- A seguito di tale situazione, a partire dal 1 Luglio 2015 Trenitalia ha introdotto per gli abbonati ai servizi a mercato l'obbligo di prenotazione con maggiorazione del 15% e con la validità della stessa solo sui treni prescelti, limitando fortemente la flessibilità del titolo di viaggio. Il cambio prenotazione è sempre possibile, ma subordinatamente alla disponibilità di posti che per taluni treni è limitatissima.

Considerato che:

- I treni nelle fasce orarie pendolari, come prima specificato sono spesso sovraffollati e l'offerta di trasporto non è sufficiente a coprire l'attuale domanda;
- L'aumento dei convogli nella fascia di punta risulterebbe secondo RFI problematico a causa della saturazione del nodo di Milano, del tratto tra Milano e Rho, e della stazione

di Torino Porta Nuova per la cui, per poter permettere l'attestamento di un maggior numero di convogli, sarebbero necessari ingenti investimenti sui due nodi;

- I convogli ETR 500 essendo composti da unità (carrozze) indipendenti, potrebbero essere realizzati in composizioni più lunghe;
- I convogli ETR 1000, per ora disponibili solo in quantità limitata, hanno un numero di posti a sedere che conta almeno 150 posti in meno rispetto agli attuali ETR 500, ma prevedono la possibilità di accoppiamento multiplo con aumento dei posti a sedere;
- L'attuale mercato dei servizi AV include solo una seconda offerta da parte del gestore NTV, tuttavia marginale sia nei volumi che a causa del collocamento delle fermate del servizio Italo in stazioni più periferiche rispetto al concorrente e in numero più esiguo.

*Preso atto che:*

- Trenitalia ha proposto una sperimentazione insieme all'introduzione dell'obbligo di prenotazione del posto per poter così quantificare il numero di passeggeri per corsa e parallelamente ha previsto dal 1 Luglio 2015 l'inserimento di una coppia di treni in più nelle ore proposte che sarebbero comunque insufficienti a soddisfare la domanda;
- Gli abbonati acquistano un abbonamento senza garanzia di trovare posti disponibili nelle fasce orarie adatte e utili all'assolvimento delle esigenze lavorative e familiari;
- Il gestore Trenitalia comunica che la prenotazione del posto comporta una procedura di pochi minuti di tempo, senza però considerare che la funzione su ProntoTreno non è disponibile per gli abbonati e che quindi la prenotazione telematica risulta complicata in quanto non tutti sono dotati di computer portatile sempre con sé;
- La procedura per la prenotazione del posto telefonica avviene tramite l'uso di una numerazione a tariffa specifica;
- I pendolari richiederebbero invece le seguenti condizioni:
  1. venga incrementato il numero di TAV nelle fasce orarie tra le 6:30 e le 8:30 del mattino e tra le 17:00 e le 19:30 del pomeriggio, in considerazione dell'effettiva domanda in tali fasce orarie, adottando misure per canalizzare l'affluenza di chi viaggia per motivi diversi da quelli di lavoro in altre fasce orarie;
  2. Non vi sia alcuna limitazione ai posti che gli abbonati possono prenotare, senza costi aggiuntivi al prezzo dell'abbonamento, nella classe di appartenenza e che la prenotazione possa avvenire dal rilascio dell'abbonamento, da mettere in vendita almeno già a metà del mese precedente;
  3. Vi sia totale flessibilità e semplicità nel cambio di prenotazione (modalità online, possibilità di modifica a pochi minuti dalla partenza del treno, ecc) e che, anche in assenza di prenotazione, sia comunque consentito l'accesso al treno. L'attuale procedura online può richiedere anche un'ora per la singola prenotazione;

- L'aggiunta di nuove corse sarebbe secondo il gestore, che effettua i servizi *Freccia* in regime di mercato e senza contribuzione pubblica, un costo che non riuscirebbe a ricoprire con gli abbonamenti e i biglietti venduti, comportando quindi una perdita per il gestore;
- Le corse in cui si verifica il maggior sovraffollamento con passeggeri in piedi oltre le 100 persone sono:
  - FR 35563 – 7:10 To P. Nuova – Mi P. Garibaldi
  - FR 9615 – 7:50 To P. Nuova – Mi Centrale
  - FR 9638 – 18:05 Mi Centrale – To P. Nuova
  - FR 35576 – 18:45 Mi P. Garibaldi – To P. NuovaA cui si aggiungono, anche se in misura minore I treni FR 9517 – 8:00 To P. Nuova – Mi Centrale e il FR 35578 – 19:45 Mi P. Garibaldi – To P. Nuova;
- Al fine di incrementare l'offerta e ridurre I disservizi legati al viaggiare in piedi, il comitato pendolari AV richiede il prolungamento delle corse attualmente attestate a Milano come ad esempio il FR 9536 in arrivo a Mi Centrale alle 17:40 ed un treno in fascia 18:15-18:30 e l'inserimento di una coppia di treni in fascia mattutina fra le 6:45 e le 7:00 e fra le 7:30 e le 7:45;
- Per il gestore Trenitalia i servizi *Freccia* non costituirebbero parte dell'offerta di trasporto pubblico, confondendo di fatto il concetto di "pubblico" inteso come "a disposizione del pubblico" con quello di "a finanziamento pubblico", arrogandosi così il diritto di cambiare le condizioni dello stesso unilateralmente e senza tenere conto dei possibili disagi creati agli utenti;
- I vettori di trasporto regionale e AV consistono entrambi in servizi trasporto pubblico di cui il primo sostenuto parzialmente da contribuzione regionale. Tali servizi operano su fasce di mercato difficilmente sovrapponibili per i pendolari abituali in quanto estremamente differenti in tempi e costi. A entrambi deve essere garantita efficienza ed efficacia in quanto complementari in una rete di TPL completa e ramificata.
- La Regione Piemonte ha il dovere di tutelare i propri cittadini nei confronti di un servizio pubblico sul proprio territori, specialmente quando da questo dipende il mantenimento di posti di lavoro, intervenendo per l'efficienza e il coordinamento della rete di TPL.

### ***Il Consiglio regionale impegna la Giunta***

Affinché intervenga presso Trenitalia, il Ministero dei Trasporti e Authority dei Trasporti per:

- Comprendere se le cause di un'offerta di servizio insufficiente siano dovute a ragioni infrastrutturali e/o a fattori di governance del trasporto pubblico su linea AV, in particolare quali gli interventi tecnici/politici necessari all'efficientamento del sistema;
- Verifichi la capienza effettiva della linea AV Torino-Milano inclusi i nodi dei due Capoluoghi, in particolare nei momenti di maggior traffico e raffrontandola alla capienza massima della linea in condizioni ottimali;
- Sostenere politicamente la necessità di totale separazione della società di gestione della rete ferroviaria italiana da quella del gestore del servizio ferroviario, con la prima a capitale totalmente pubblico e la seconda a capitale completamente privato secondo le basilari norme di concorrenza.