

*(I lavori iniziano alle ore 9.43 con l'esame del punto all'o.d.g.
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

OMISSIS

Interrogazione n. 1195 presentata dai Consiglieri Valetti, Bono, Bertola e Campo, inerente a *"Chiarimenti sulla chiusura delle carrozze sui regionali veloci sulla tratta Torino-Milano con conseguente disagio per i viaggiatori"*

Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 1231 presentata dai Consiglieri Molinari e Rossi, inerente a *"Configurazione dei treni sulla tratta Torino-Milano"*

PRESIDENTE

Esaminiamo le interrogazioni a risposta indifferibile e urgente n. 1195 e n. 1231, riguardanti lo stesso oggetto.

La parola al Consigliere Valetti per l'illustrazione dell'interrogazione n. 1195.

VALETTI Federico

Grazie, Presidente.

L'interrogazione viene dopo numerose segnalazioni da parte dei comitati pendolari per il fatto che le carrozze dei regionali Torino-Milano vengono spesso, in parte, chiuse ai pendolari, creando grossi disagi ai viaggiatori.

Ricordiamo che normalmente questi treni viaggiano con 11 carrozze, quattro delle quali vengono chiuse, scendendo pertanto fino a sette carrozze. Infatti, per una normativa di Trenitalia, per sette carrozze e più viene richiesto un secondo controllore per questioni di sicurezza. Quindi, questa manovra è chiaramente finalizzata a non allocare una risorsa per il controllo dei convogli.

Sappiamo che la Regione è al corrente di questa pratica fin da quando ci siamo insediati. Quello che chiediamo, non solo perché i convogli già straripano di gente - quindi ci sono problemi di sicurezza, perché la gente veramente viaggia stipata nelle carrozze rimanenti - è: la Regione paga per avere un treno di una tale composizione? Il contratto definisce le modalità di composizione dei treni e quindi queste devono essere rispettate?

Questo è uno dei quesiti che poniamo all'Assessore Balocco, circa che cosa prevede il contratto in merito a questo fatto, per capire se la Regione ha voce in capitolo o meno, perché siamo di fronte a qualcosa che risulta come una presa in giro.

Inoltre, chiediamo che cosa intende fare l'Assessore per impedire questi disagi ai viaggiatori ed eventualmente quali colloqui o interlocuzioni sono già avvenuti con Trenitalia in merito a questo, se non avvisi di sanzioni per questo comportamento.

Grazie.

PRESIDENTE

La parola al Consigliere Segretario Molinari, che interviene in qualità di Consigliere per

l'illustrazione dell'interrogazione n. 1231.

MOLINARI Gabriele

Grazie, Presidente.

Non ritornerò sugli argomenti che in parte sono già stati trattati anche dal Consigliere Valetti, perché effettivamente c'è una coincidenza importante tra i testi delle due interrogazioni.

Mi soffermerei, chiedendo all'Assessore Balocco, in vista del prossimo affidamento del servizio, se si intende, al di là della gestione dell'esistente, introdurre criteri differenti e in quale modo si intende prevenire disservizi o, comunque, situazioni come quelle oggetto delle due interrogazioni odierne.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Balocco per la risposta a entrambe le interrogazioni.

BALOCCO Francesco, *Assessore ai trasporti*

Grazie, Presidente.

Questa effettivamente è una questione che si trascina veramente da troppo tempo e che sta diventando sempre più preoccupante.

Per quanto riguarda il problema della chiusura delle tre carrozze, da campionamenti fatti all'inizio dell'anno dall'Agenzia risultava che ben il 44% dei treni su quella linea avevano una composizione inferiore a quella prevista dal contratto, cioè le due-tre carrozze chiuse.

Ulteriori controlli svolti nel giugno-luglio 2016 rilevano che, su 13 treni verificati, nove circolavano con tre carrozze chiuse e due treni con due carrozze chiuse.

Nel settembre scorso la situazione è migliorata un po', ma su 46 treni monitorati (22 in partenza da Torino e 24 da Milano), dei 22 in partenza da Torino solamente sette presentavano la composizione prevista, mentre dei 24 in partenza da Milano solamente 13 erano coerenti con le previsioni del contratto.

Quindi, la situazione è effettivamente grave, com'è stato segnalato da entrambe le interrogazioni, ma anche da moltissime segnalazioni nei mesi scorsi.

L'Agenzia e lo stesso Assessorato hanno provveduto più volte a segnalare la questione a Trenitalia regionale, che ci ha risposto dicendo che il problema è legato ad una questione di numero di personale addetto. Infatti, com'è stato giustamente detto, per ragioni di contratto sindacale, assolutamente comprensibile, quando il treno ha più di otto carrozze, deve prevedere due controllori o due capitreno, uno per le prime otto carrozze e il secondo per la parte eccedente. E qui nasce il problema: la carenza di addetti sia come capitreno sia come controllori.

Trenitalia afferma di aver assunto, tra il 2015 e sta assumendo ancora nel 2016, un totale di 80 addetti con questo tipo di mansioni; non solo, ma sta provvedendo a trasferire alcuni macchinisti anche al ruolo di controllori per aumentare il numero delle persone disponibili a fare questo tipo di servizio.

Il problema è che i numeri di queste assunzioni sono stati in gran parte vanificati dalle corrispondenti dimissioni, in gran parte per pensionamento, quindi il saldo è assolutamente insufficiente a garantire questo servizio.

In più, c'è un problema di assenze giustificate sui treni, che sono frutto di aggressioni, il più delle volte verbali, fortunatamente, ma che poi producono la messa in mutua di personale

di controlleria, che magari dura anche per alcuni giorni o alcune settimane. La conseguenza è questa carenza di personale, che poi ha come effetto la chiusura delle carrozze.

Il problema è tutto sulla Torino-Milano, perché convogli di questa composizione, cioè con 11 vetture, sono sostanzialmente presenti solo sulla tratta Torino-Milano. Tutti i convogli della Torino-Milano hanno questa composizione, mentre sulle altre tratte molto raramente, solo per momenti di punta, sono previste composizioni così lunghe. Per il resto, si sta normalmente sulle otto carrozze o sotto le otto, quindi con un unico capotreno e un unico controllore.

Evidentemente, com'è stato chiesto, queste inadempienze vengono sanzionate a livello contrattuale - questo è indubbio - ma non è la soluzione.

Nell'ipotesi di riaffidamento che stiamo verificando e che, con protocollo, è stata approvata ieri, si prevede una fase di contrattazione che permetta di superare la scadenza contrattuale, come anche previsto nell'attuale contratto che, però, ci metteva in profonda difficoltà. Infatti, l'attuale contratto prevede che se entro giugno 2016 non ci fosse, in seguito a gare o affidamenti, un nuovo assegnatario dell'affidamento, il contratto attuale sarebbe proseguito automaticamente per sei anni. Questo evidentemente è un pericolo che non possiamo assolutamente correre e permetterci.

Da qui è nata l'ipotesi del contratto ponte, che però prevede, nell'anno 2017, la riverifica, la ricomposizione e la rivisitazione di tutto il sistema dei regionali veloci - qua stiamo parlando di questo - come anche la sua implementazione. Sperando di non dover aspettare tutto il 2017, ci auguriamo che nelle prossime settimane o nei prossimi mesi questa situazione venga in gran parte sanata, almeno coprendo pienamente i periodi di punta. Perché, evidentemente, questo problema ha delle ripercussioni sugli utenti nelle ore di punta, mentre nelle ore di morbida questo può anche essere sopportato, benché comunque sanzionabile.

OMISSIS

*(Alle ore 10.26 la Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g.
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

(La seduta ha inizio alle ore 10.29)