

(I lavori proseguono alle ore 14.05 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

OMISSIS

Interrogazione a risposta immediata n. 1187 presentata da Grimaldi, inerente a "Passaggio del personale del trasporto ferroviario della Torino-Ceres"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 1187.
La parola al Consigliere Grimaldi, per l'illustrazione.

GRIMALDI Marco

Come l'Assessore ben sa, il contratto di servizio concessione del servizio ferroviario metropolitano periodo 8 dicembre 2019-9 dicembre 2034, letto e sottoscritto da Agenzia metropolitana e Trenitalia, prevede l'assegnazione delle tratte ferroviarie SFMA e SFM1, aggiudicate tramite gara d'appalto a Trenitalia.

Secondo quanto previsto dall'addendum al contratto di concessione dell'ottobre 2020 all'interno del quale le parti interessate, fra cui Agenzia metropolitana e Trenitalia, convenivano sull'attivazione di questa tratta al nuovo gestore alla data del 1° gennaio 2023. Questa data certifica un ritardo potenziale (adesso ce lo dirà anche lei) di 24 mesi rispetto al passaggio della linea SFM1 (la famosa Rivarolo-Chieri) e sarebbe - credo - il limite massimo di proroga consentita dal contratto di servizio.

Nell'incontro tenutosi tra la Regione Piemonte e il Comitato di monitoraggio della linea ferroviaria Torino-Ceres, in data 22 luglio 2022 (almeno così abbiamo letto sui giornali), lei avrebbe confermato uno slittamento della riapertura almeno al gennaio 2024. Non so se le risulta, ma le ultime ore hanno portato l'ingegner Luigi Cantamessa, direttore generale della Fondazione FS Italiane, insieme ad alcuni tecnici, a un sopralluogo sulla Torino-Ceres. Credo che sia chiaro a tutti il contesto, un contesto in cui tutti noi continuiamo a dire che la mobilità ferroviaria non è solo quella più ecologica, ma è anche quella più sicura e più socialmente desiderabile.

Tantissime persone sperano in una riattivazione molto veloce, ma siamo in un contesto in cui, soprattutto i lavoratori, hanno preoccupazioni. Sappiamo bene quali sono le lunghe traversie dello spostamento da aziende locali, pur grandi, a Trenitalia. Pertanto, in attesa di avere una risposta chiara e definitiva in merito ai tempi con cui avverrà il trasferimento del personale del trasporto ferroviario coinvolto nella gara d'appalto, in caso di slittamento successivo delle assegnazioni della gara d'appalto, devono esserci le garanzie riguardo la certezza d'impiego operativo dei lavoratori coinvolti nell'immediato futuro.

Che cosa intendo? È chiaro che non avremo difficoltà fino a fine anno, ma se dovesse esserci un altro anno di tempo prima della riattivazione, ovviamente questi lavoratori sarebbero a rischio, rischio per le loro famiglie e per i loro redditi.

Dovremmo intervenire prima che sia tardi, per cui spero che siano già state attivate interlocuzioni e vorrei avere rassicurazione in questa sede, probabilmente per uno degli ultimi *question time* che presenterò, che finisca tutto positivamente.

Grazie.

PRESIDENTE

Ringraziamo il Consigliere Grimaldi per l'illustrazione.

La Giunta ha chiesto di rispondere all'interrogazione delegando l'Assessore Marco Gabusi.

Prego, Assessore; ne ha facoltà per cinque minuti.

GABUSI Marco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente; grazie, Consigliere.

Nel farle gli auguri, Consigliere Grimaldi, mi dà anche l'occasione per rispondere e per tranquillizzare.

È giusta e corretta la sua interrogazione e anche le preoccupazioni legittime dei lavoratori, che sono 97, oltre a tre unità dello staff ferrovie, che GTT ha certificato essere addetti al ramo ferroviario, però non è corretto dire che i lavori sono in ritardo. Sono più lunghi di quanto previsto, perché stanno durando più di quanto previsto.

Su quella linea, il PNRR ha apportato una serie di benefici economici, quindi una maggiorazione del lavoro che ha portato a un'implementazione dei lavori e anche del cronoprogramma.

Seppure sarebbe assolutamente giustificato un ritardo, visti i tempi, il caro materiale e la difficoltà a reperirlo, in questo caso è proprio una lavorazione in più. I lavori verranno completati nella primavera del 2023 e in quel momento GTT e Agenzia potranno chiedere ad ANSFISA (Agenzia nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) la messa in esercizio, quindi il passaggio di questa linea a nuova operatività.

Sostanzialmente non c'è rischio, per cui il timore e la paura sono scongiurati, intanto perché 2024 è una data che non dovrà essere mutata (abbiamo avuto garanzie prima di annunciarla da Rete Ferroviaria Italiana, che prenderà in carico questa linea) e poi perché, come ha ben detto il Consigliere Grimaldi, questa linea è nel contratto ferroviario metropolitano, quindi si attende l'attivazione solo nella misura in cui i lavori saranno completati.

Com'è successo per la linea canavesana, non ci sarà soluzione di continuità, quindi il numero di persone, certificato e concordato, passerà da un giorno all'altro senza periodi di fermo e senza perdere diritti. Inoltre, com'è successo sulla linea canavesana, anche aderendo al contratto dei ferrotranvieri, che è migliorativo rispetto a quello che oggi hanno in GTT.

Abbiamo esperienza sul campo: nulla è successo sulla Canavesana, anzi, devo dire che le operazioni si sono svolte il 1° gennaio in maniera efficace, efficiente e con soddisfazione degli operatori.

Nel tranquillizzarla, tranquillizzo anche gli operatori e, soprattutto, gli utenti, che evidentemente su quella tratta stanno patendo un disservizio che però, a differenza di altri casi in Italia e in Piemonte, non è legato a una mancata prospettiva, ma a una prospettiva molto importante, che vedrà collegare le Valli di Lanzo e l'aeroporto di Caselle con l'alta velocità e con il centro di Torino, quindi una prospettiva molto migliore rispetto a quella attuale.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore.

OMISSIS

*(Alle ore 14.43 il Presidente dichiara esaurita la trattazione
delle interrogazioni a risposta immediata)*

(La seduta inizia alle ore 15.03)