

(I lavori iniziano alle ore 14.31 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. 80 presentata da Martinetti, inerente a *"Disservizi e sanzioni da comminare a Trenitalia per i ritardi, come previsto da contratto di servizio. Urgenti problematiche per i pendolari"*

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 80.
La parola al Consigliere Martinetti per l'illustrazione.

MARTINETTI Ivano

Grazie, Presidente.

La legge regionale n. 1 del 2000, all'articolo 1, comma 2, reca: *"La Regione persegue gli obiettivi di cui al comma 1, avviando iniziative idonee a garantire, attraverso il metodo della concertazione, l'adeguamento dei servizi alle esigenze qualitative e quantitative della domanda, anche attraverso la massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto e il potenziamento delle infrastrutture a supporto del servizio, con particolare riferimento ai nodi di interscambio"*.

Il contratto di esercizio prevede che siano stabilite delle percentuali, su base mensile, che rispettino degli standard minimi di puntualità e dei valori obiettivo dei treni, con arrivo tra zero e cinque minuti. Tali valori sono inseriti nell'allegato 6 del contratto.

Da fonti di stampa, nei giorni scorsi abbiamo appreso di una serie di disservizi che hanno interessato più che altro le linee biellesi, nel mese di ottobre appunto, che hanno causato ritardi in media tra i 15 e i 20 minuti, facendo saltare le coincidenze e creando dei seri problemi ai pendolari e a chi utilizza spesso questi mezzi. Sono state rilevate problematiche ai treni e alcuni sono stati soppressi.

A seguito di questi fatti, siamo andati a fare un monitoraggio e abbiamo preso dei dati pubblicati dal sito dell'Agenzia della mobilità piemontese, che riguardano tutte le linee regionali: il servizio ferroviario metropolitano, i regionali veloci e il servizio ferroviario regionale, per il periodo che va da luglio 2018 ad agosto 2019.

Questo monitoraggio ha dato questo esito: linea Torino-Milano ha rilevato un ritardo medio, riferito al periodo che ho citato prima, del 6,5 %, con punte anche di oltre il 14%; linea Torino-Genova, ritardo medio 5-18%, con punte anche del 17%; linea Torino-Savona, ritardo medio del 16,02% (nei mesi estivi con punte oltre il 25%) e linea Domodossola-Milano, ritardo medio del 23%.

Non li elenco tutti, ho fatto una relazione puntuale all'Assessore.

Il calcolo approssimativo, nel periodo preso in considerazione, ha prodotto un dato: le sanzioni, se abbiamo analizzato correttamente questi dati, dovrebbero ammontare a circa cinque milioni di euro, cui vanno aggiunte ulteriori sanzioni derivanti dalle soppressioni.

La domanda è molto semplice: come intende agire, considerata l'urgenza dei disagi creati ai pendolari, che subiscono ogni giorno ritardi e criticità di servizio, con il titolare del contratto, da parte dell'Assessore?

Grazie.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, *Assessore ai trasporti*

Grazie, Presidente, e grazie, Consigliere.

Intanto ci tengo a dire, anche qui per onestà intellettuale, che magari fossero solo le linee biellesi. Credo che i disservizi ci siano (penso lo sappiano bene i Consiglieri Avetta e Fava, che mi scrivono quasi quotidianamente) ad esempio sulla Canavesana, quindi abbiamo un panorama, sul servizio ferroviario, abbastanza variegato di disservizi; disservizi che abbiamo affrontato, e ha affrontato in parte l'Amministrazione precedente, sul nodo di Torino.

Noi abbiamo giudicato il servizio ferroviario a Trenitalia sul nodo di Torino, quindi anche le due ferrovie concesse (la Canavesana e la Torino-Ceres) con l'intento e la speranza che Trenitalia subentri alla gestione e RFI all'infrastruttura a dicembre 2019. Se non avverrà, sarà dicembre 2020, perché ci sono anche dei passaggi formali e l'agenzia ANSF non è così malleabile, da questo punto di vista, ma ci garantisce un servizio diverso e un contratto nuovo, che prevedrà sanzioni un po' più semplificate, nell'ambito sempre dei contratti pubblici, e dei rimborsi migliori e più efficienti all'utenza.

Oggi noi siamo in un'altra fase, su tutto il resto del servizio regionale e regionale veloce: siamo nella fase in cui il contratto è scaduto nel 2015 e il nuovo contratto Ponte, che durava quattro anni e che ci portava al 2020, è stato disdetto. Noi facciamo fatica a immaginare che Trenitalia, o chiunque altro, posso fare degli investimenti nei prossimi anni, senza avere una prospettiva medio-lunga. Per questo, al di là delle sanzioni, rimarremo sempre con dei treni vecchi che creeranno ritardo e tanta manutenzione.

La nostra prospettiva è un'altra; dopodiché ho qui una nota, in cui naturalmente mi sono fatto sottolineare le parti che interessano, in cui si dice che le sanzioni sono state applicate fino all'anno 2016 compreso, poiché per il 2017-2018 è in corso il calcolo, fra le parti, del consuntivo contabile di ciascun'annualità.

Nel 2018 è stato rescisso il contratto Ponte, quindi oggi siamo nelle condizioni di cercare di chiudere velocemente questa partita. Non ho qua le cifre delle sanzioni, ma mi risulta che siano un po' inferiori a quelle che avete conteggiato voi. Vi posso garantire che l'Agenzia per la mobilità, se è vero che prima ci siamo un po' lamentati, anche se a torto, della lentezza nei pagamenti, è molto puntuale nel rispetto dei contratti, tanto che ci sono lettere e scambi di corrispondenza molto frequenti su tante tematiche, sia dal punto di vista dell'esercizio del servizio sia dell'infrastruttura.

Noi, però, dobbiamo anche essere onesti. Se non diamo una prospettiva d'investimento, faremo qualche sanzione, certo, tra l'altro con un metodo molto complicato, che se avete presentato l'interrogazione sapete bene come funziona (va articolato, poi dimostrato e puntualmente sostenuto) ma, soprattutto, faremo un po' come fanno i Sindaci quando multano le società che spazzano le strade perché non le spazzano; tuttavia, il cittadino è sempre arrabbiato, perché ha la strada sporca.

Noi dobbiamo andare alla radice del problema e capire se c'è una mala gestione (ed è un tema), o se c'è una difficoltà di gestione e un'evidente carenza quando si ha del materiale che si avvicina ai quarant'anni o, in media, ai 25: è evidente che le manutenzioni e i ritardi sono all'ordine del giorno. Da questo punto di vista, vi garantisco che da subito e ancora oggi nella parte di contratto che ci rimane da rinnovare, che speriamo di rinnovare entro la fine dell'anno

con Trenitalia, relativa ai regionali e ai regionali veloci, vogliamo semplificare al massimo il sistema di sanzionamento, quindi la possibilità da parte di Agenzia di comminare sanzioni che, di fatto, in maniera implicita, diventa un sistema facile di rimborso per l'utenza, che deve toccare con mano che quel disservizio gli viene rimborsato almeno in parte, ma soprattutto questo non può essere l'intento del mandato, perché se stiamo a perdere tempo a fare solo sanzioni evidentemente significa che ci saranno sempre dei disservizi.

L'altra partita importante, per la quale chiedo uno sforzo del Consiglio, perché ci sarà un momento in cui negli assestamenti sarà importante mettere magari qualche milione di euro in più per provare a chiudere questa partita e a garantire una prospettiva diversa con 15 anni di fronte e con una sostituzione, come avverrà tra l'altro sul nodo di Torino, di tutto il materiale rotabile e con la presa in carico di Trenitalia e di RFI, con una gestione unitaria di tutto il nodo, certamente parleremo - almeno su quella parte - di una prospettiva diversa.

Il rapporto non è semplice. Capite che siamo in una fase, se non di monopolio, di gestione molto singolare del servizio? Dopodiché, possiamo lamentarci, possiamo parlarne per ore, ma questa è la situazione che abbiamo, così come quella di prima dal punto di vista del bilancio e noi siamo chiamati, come amministratori, a non lamentarci tanto e a gestire quello che abbiamo sotto le mani, a provare a farlo rendere al meglio e ci stiamo provando con uno sforzo non indifferente. Siamo fiduciosi che arriveremo anche alla soluzione migliore rispetto a quella di oggi, anche se certamente non sarà la soluzione ottimale, in cui i treni dopo dieci secondi, come in Giappone, vengono considerati in ritardo. Noi ci accontenteremo di far restare in quella fascia, che per alcuni non è neanche considerata ritardo, di qualche minuto, ma per chi tutti i giorni prende il treno e perde le coincidenze sappiamo essere molto pesante.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore Gabusi.

OMISSIS

(Alle ore 15.42 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta inizia alle ore 16.15)