

**PRESIDENZA DEL
CONSIGLIERE SEGRETARIO CASTELLO**

Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 808 presentata da Avetta, inerente a "*Linea TO-MI: pendolari obbligati a scendere dal treno a causa dei vagoni sovraffollati*"

Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 815 presentata da Avetta, inerente a "*Linea TO-MI: pendolari obbligati a scendere dal treno a causa dei vagoni sovraffollati*"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori del sindacato ispettivo proponendo l'esame dell'interrogazione indifferibile e urgente n. 808.

Ricordo che l'interrogante ha facoltà di illustrazione per due minuti a cui segue risposta della Giunta per tre minuti e che non è prevista replica.

La parola al Consigliere Avetta per l'illustrazione.

AVETTA Alberto

Grazie, Presidente.

Questa è un'interrogazione risalente nel tempo rispetto all'episodio che tratta, che però è significativa ed indicativa di una situazione che i pendolari piemontesi vivono quotidianamente; nel caso di specie stiamo parlando dei pendolari sulla tratta interregionale Torino-Milano. Lo dico con tutto rispetto per le altre tratte piemontesi, forse – possiamo dire così – una delle tratte più importanti che collegano Torino a Milano.

Il 25 novembre è successo che il treno regionale veloce 2012 è arrivato a Chivasso in ritardo e in condizioni di evidente sovraffollamento. Questo succede molto spesso sui nostri treni.

Sono di qualche giorno fa altre notizie (deposeremo l'ennesima interrogazione), che gli stessi problemi di sovraffollamento si stanno verificando nuovamente sulla linea Aosta-Ivrea-Torino, tema che abbiamo già affrontato tantissime volte e del quale non si riesce a intravedere una soluzione concreta, nonostante, a nostro parere, ci siano le condizioni, ossia raddoppiare i treni. Capisco possa rappresentare un costo, ma certamente non possiamo scaricare questa negligenza e questo disservizio sui pendolari che ogni giorno frequentano le nostre tratte ferroviarie che, nonostante tutto e nonostante questi disservizi denunciati quotidianamente, continuano a non rinunciare all'utilizzo del trasporto collettivo e del trasporto, dal mio punto di vista, forse più sostenibile che è quello su ferro.

Ci interessava capire come la Giunta intenda affrontare questo problema, garantendo, su questa linea così importante, un livello di servizio adeguato.

PRESIDENTE

Grazie, Consigliere Avetta.

La parola all'Assessore Vignale per la risposta.

VIGNALE Gian Luca, *Assessore regionale*

Grazie, Presidente.

L'interrogazione n. 808 è uguale all'interrogazione n. 815, quindi do risposta a entrambe le interrogazioni.

In linea generale, secondo il programma di esercizio, i treni RV Torino-Milano sono effettuati con composizione di locomotore E464 e 11 carrozze (di cui una carrozza pilota), per un totale di 876 posti a sedere (capacità massima 1.987 passeggeri); con composizione di locomotore E464 e sette carrozze (di cui una carrozza pilota), per un totale di 630 posti a sedere (capacità massima di 1.447 passeggeri); treni Ale 521 (Rock), con un'offerta di 592 posti a sedere e una capacità massima di 1.118 passeggeri.

Si segnala anche che le carrozze di media distanza sono in via di dismissione, mentre è in completamento la fornitura di nuovi materiali Rock. Nel mese di novembre è entrato in servizio il 24° treno. Trenitalia destina prioritariamente i nuovi treni, ma man mano che arrivano ai servizi sulla Torino-Milano. In questa fase il materiale rotabile utilizzato è in evoluzione: alcuni treni RV Torino-Milano sono già effettuati con i treni Rock in doppia composizione, con una programmazione che andrà stabilizzandosi con il prossimo cambio orario.

Rispetto agli interventi riportati nell'interrogazione, per quanto si può rilevare dai sistemi informativi di RFI, si riporta che i tre treni sono programmati in una composizione di locomotore E464 e 11 carrozze (di cui una carrozza pilota), per un totale di 876 posti a sedere (capacità massima 1.987), ma sono stati effettuati con materiali Rock, con un'offerta di 592 posti a sedere (capacità massima di 1.118 passeggeri).

Il treno 2034 Milano Centrale delle 17.15, che arriva a Torino Porta Nuova alle 19.06, di lunedì 24 novembre 2025, è arrivato a Porta Nuova con un ritardo di 16 minuti, con soste prolungate nelle situazioni intermedie per l'elevato affollamento.

Il treno 2033 di lunedì 24 novembre 2025, partito da Porta Nuova alle 15.54 è arrivato in orario a Milano, nonostante una sosta prolungata per più di 4 minuti nella stazione di Rho Fiera.

Il treno RV 2012 Milano Centrale delle 6.15, martedì 25 novembre ha maturato un ritardo di 15 minuti in arrivo a Porta Nuova. In particolare, il treno ha avuto una sosta prolungata di 18 minuti a Chivasso per problemi di segnalamento. Si segnala che, per quanto riguarda le cause di ritardo, data la vicinanza temporale con l'evento, quella riportata dai sistemi informativi è una prima attribuzione su cui il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria possono svolgere successivi accertamenti.

Per quanto riguarda, invece, il rispetto delle composizioni programmate e l'applicazione delle penali, il contratto di servizio prevede, all'allegato 7, "*Condizioni minime di qualità*", per cui "*Trenitalia deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio, anche considerando eventuali variazioni concordate, ai sensi dell'art. 5 del Contratto*".

L'Agenzia della Mobilità Piemontese, di conseguenza, come già accaduto in passato, agirà nel pieno rispetto delle clausole succitate.