

**PRESIDENZA DEL
CONSIGLIERE SEGRETARIO CASTELLO**

Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 906 presentata da Avetta, inerente a *"Linea Ivrea-Torino: emergenza continua e biglietti più cari"*

PRESIDENTE

In merito allo svolgimento delle interrogazioni e interpellanze, come recitano gli articoli 99 e 101 del Regolamento, iniziamo i lavori del sindacato ispettivo proponendo l'esame dell'interrogazione indifferibile e urgente n. 906.

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

La parola al Consigliere Avetta per l'illustrazione.

AVETTA Alberto

Grazie, Presidente.

Ringrazio l'Assessore per la risposta che darà a questa interrogazione, che risale ormai a quasi due mesi fa.

In questa interrogazione rileviamo un disservizio che era capitato, nello specifico, nella settimana tra il 19 e il 23 gennaio, nella quale era stato registrato il sovraffollamento dei vagoni durante le ore di punta sia al mattino, tra Ivrea e Torino, sia alla sera al rientro da Torino.

Si trattava evidentemente di treni corti, i famosi bimodali – di cui abbiamo parlato tantissime volte e che è un argomento che l'Assessore conosce benissimo – che non riescono, quando non sono in doppia composizione, a caricare tutte le persone che stanno attendendo il treno. Questo disagio e disservizio si aggiunge agli altri che abbiamo più volte evidenziato e che i comitati dei pendolari hanno più volte denunciato nel corso dei mesi.

Oggi sappiamo che questa linea è interrotta per lavori, ma con l'interrogazione – concentrandoci su quel caso specifico ma che, evidentemente, era purtroppo molto frequente in quei giorni – interrogavamo allora, e lo facciamo ancora oggi, la Giunta e l'Assessore competente, anche alla luce del fatto che poi la linea è stata addirittura sospesa per lavori, che ci auguriamo siano in dirittura d'arrivo, per sapere se, alla luce di quei ricorrenti disservizi, la Giunta abbia posto attenzione al servizio ferroviario su quella linea nello specifico, garantendo ogni misura idonea per evitare il sovraffollamento dei treni bimodali. Inoltre, vorremmo sapere se, alla luce di quei disservizi, la Giunta intendesse valutare quello che abbiamo più volte richiesto, cioè la sospensione degli aumenti tariffari.

Ricordo che ci riferiamo agli aumenti relativi all'ISTAT, cosa che da tanti anni chiediamo e alla quale, a oggi, non abbiamo ancora ottenuto risposte, dal nostro punto di vista, soddisfacenti.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, *Assessore regionale*

Grazie, Presidente; grazie, Consigliere.

Visto che ho solo tre minuti non illustro a lei, che conosce meglio di me, la distribuzione dei treni sulla tratta Ivrea-Torino e le competenze tra Piemonte e Valle d'Aosta.

Nel caso specifico, però, è giusto ricordare che questi treni, i famosi bimodali rossi, sono quelli che esercitano il servizio per la Regione Valle d'Aosta e che sui disservizi di cui stiamo parlando nell'interrogazione – che è un po' datata, visto che oggi siamo in un'altra base e la linea è chiusa per lavori – le situazioni di sovraffollamento sono concentrate proprio sui treni utilizzati negli Stadler DTR 813, dotati di 159 posti a sedere che siamo riusciti a mettere in doppia composizione, in coordinamento con la Valle d'Aosta, proprio grazie al fatto che la linea è chiusa per elettrificazione e che, tra l'altro, quando riaprirà, avrà la possibilità di utilizzare i treni elettrici. Quindi, questo ci darà qualche possibilità in più.

Il problema qual è stato? Che dei cinque treni che compongono la flotta valdostana, uno è normalmente indisponibile per consentire la manutenzione programmata e un altro è fermo per permettere l'aggiornamento dei sistemi di bordo e l'installazione del sistema RTMS, che è il sistema di controllo satellitare. Questa attività di aggiornamento dei treni della flotta valdostana è stata programmata proprio in concomitanza della chiusura della Ivrea-Aosta, approfittando della riduzione del servizio, potendoli poi mettere a disposizione quando riaprirà la linea.

Purtroppo, a questa riduzione programmata si sono aggiunti due fattori: in data 19 gennaio un'urgente attività di manutenzione su uno degli altri treni e dal 21 gennaio l'indisponibilità di un treno di questi Stadler, a seguito dell'incidente che è avvenuto presso il passaggio livello di Strada del Pozzo a Chivasso quando un convoglio ha urtato un autocarro presente sulla linea ferroviaria. Quindi, quel treno, purtroppo, non è più disponibile e, come sapete, non è così banale, perché non è come le macchine, perché i treni sono in costruzione e non c'è un mezzo sostitutivo.

In questo caso, cosa è successo? La combinazione di questi fattori ha reso, di fatto, impossibile e difficile garantire le doppie composizioni e questo ha portato evidentemente a degli affollamenti e a una modifica del programma di esercizio come era previsto e come si era pianificato.

Trenitalia ha dovuto, quindi, riprogrammare l'utilizzo del materiale per evitare il ripetersi di situazioni critiche che, a dire il vero, nei giorni successivi non si sono più verificate. Nella risposta ci sono una serie di valutazioni sul tema dei posti a sedere.

Concludo con due note importanti che sottolineerei. Una è quella che, in questa fase, siamo a dimostrare l'attenzione della Regione sulla linea. Si stanno facendo due interventi, cioè due sottopassi, uno a Strambino e uno a Montanaro, che per quanto possano interessare i passeggeri, potrebbero sembrare secondari. Invece, sono due sottopassi fondamentali, perché oggi in quelle due stazioni – e parliamo di due stazioni su una linea a binario unico che ha quindi molte perturbazioni e molta instabilità perché ogni episodio si riflette sul resto della linea – questi due interventi consentiranno l'incrocio in stazione dei treni, cosa che oggi non è possibile. Difatti, oggi i treni arrivano in stazione a Strambino e a Montanaro, la gente scende, attraversa sui binari e riparte il treno e dopo entra l'altro, scende e si ricomincia.

Sia a Strambino sia a Montanaro da domani, essendoci un sottopasso evidentemente questa operazione si può fare in contemporanea, quindi consentendo non di velocizzare la linea, ma di recuperare i ritardi o comunque di renderla più stabile, perché ci saranno tre-quattro minuti per stazione in cui questa operazione si potrà fare. Invece prima si doveva aspettare che l'altro treno scaricasse i passeggeri. Questo lo riteniamo importante.

I lavori sono in linea col cronoprogramma, il 26 aprile la linea dovrebbe riaprire, quindi credo con una performance sicuramente migliore in termini di affidabilità.

Dal punto di vista degli aumenti dei tariffari, ne abbiamo parlato tante volte: questo è un adeguamento ISTAT, quindi un aumento relativo, è un adeguamento che, come è giusto fare in tanti casi e come è giusto che i contratti nuovi di servizio contengano l'aumento del costo del lavoro, l'aumento dell'inflazione è anche giusto che, dal punto di vista dei ricavi, gli sforzi che si sono fatti, grazie al fondo regionale e al fondo nazionale, siano anche in minima parte a carico dell'utenza.

Naturalmente sappiamo che per quest'anno incide dello 0,6%, quindi parliamo di una cosa simbolica, che però ci consente di tenere in equilibrio il servizio, sapendo anche che questo servizio, oltre agli investimenti che sono nel contratto di programma di RFI, proprio nei prossimi giorni riceverà e beneficerà del 65° treno dei 71 treni nuovi. Quindi, c'è un beneficio del servizio che non deve essere pagato dai cittadini, ma che certamente i cittadini potranno percepire con mano e noi auspichiamo che beneficeranno anche della conclusione dei del PNRR che nei prossimi mesi si verificherà e, quindi, il servizio ferroviario in Italia e in Piemonte sarà certamente più stabile anche grazie ai tanti cantieri che si stanno concludendo.