

Rincarò gasolio, Confartigianato trasporti: anche in Piemonte l'allarme delle imprese di trasporto e logistica

Anche gli autotrasportatori di Confartigianato Trasporti Piemonte lanciano l'allarme per possibili immediati aumenti del gasolio.

Da qualche settimana, infatti, sono note le proposte del ministero dell'Ambiente che punterebbero a rimuovere, progressivamente, i sussidi su questo carburante ritenuto "ambientalmente dannoso", "riallineando progressivamente" le aliquote di accisa di benzina e gasolio a partire dal 1 gennaio 2021.

Confartigianato, insieme ad altre Associazioni, ha scritto al Governo per manifestare la propria preoccupazione e la contrarietà all'iniziativa, denunciando l'imminente rincaro.

"Siamo assolutamente contrari alla proposta del ministro dell'Ambiente Sergio Costa di riallineare progressivamente le aliquote di accisa di benzina e gasolio a partire dal 1° gennaio 2021 – commenta Aldo Caranta, Presidente di Confartigianato Trasporti Piemonte – Questo porterebbe ad una ulteriore discriminazione delle aziende di trasporto italiane rispetto a quelle straniere che vedrebbero aumentare la loro competitività del cabotaggio. C'è poi un aspetto di introiti per lo Stato dato che, di certo, i TIR stranieri si attrezzano per non fare gasolio in Italia ed anche gli italiani che vanno all'estero faranno in modo di rifornirsi il più possibile prima di rientrare. Gli unici penalizzati

sarebbero quindi gli autotrasportatori che operano prevalentemente in Italia”.

“È bene inoltre ricordare – prosegue Caranta – che oltre il 95% del parco veicoli adibiti al trasporto merci sono alimentati a diesel. L’incremento delle accise sul gasolio si tradurrebbe, quindi, in un aumento dei costi di trasporto, con l’inevitabile aumento dei prezzi dei beni di consumo”.

“Diciamo le cose come stanno – incalza Caranta – Stiamo parlando sostanzialmente di un inasprimento delle tasse giustificato da presunte motivazioni ambientali, irrazionali e prive di reale fondamento. Occorre inoltre chiarire come il trattamento differenziale tra gasolio e benzina non sia in alcun modo qualificabile come sussidio. Siamo di fronte infatti a due aliquote di accisa diverse, come diversi sono i due prodotti, sia in termini di prestazioni che di impatto ambientale”.

“Secondo i nostri studi – riflette Caranta – le imprese dell’autotrasporto versano molto di più rispetto all’inquinamento prodotto; un camion Euro6 genera un costo esterno pari a 13,1 centesimi di euro, mentre paga di sola accisa netta 40,3 centesimi, pari a oltre un miliardo di euro all’anno. Il miglioramento della qualità ambientale può passare da interventi sull’impronta ecologica dei carburanti ma non ricorrendo ad azioni punitive contro intere categorie produttive.”

Tpl: “Con il lockdown persi 20 milioni al mese”

Il trasporto pubblico locale piemontese, a causa del minor traffico per il lockdown, ha perso almeno 20 milioni al mese di euro per i mancati introiti dei biglietti.

La stima è stata fatta dal direttore dell’Agenzia della mobilità piemontese **Cesare Paonessa** nel corso dell’audizione odierna della seconda Commissione, presieduta da **Mauro Fava**, in merito alla situazione del trasporto pubblico locale in conseguenza dell’emergenza epidemiologica da Covid-19.

Il quadro emerso è quello di un settore con aziende in difficoltà a causa della drastica diminuzione dei ricavi sul traffico (con il lock down, secondo Paonessa, sono appunto venuti meno circa 20 milioni al mese di ricavi alle aziende piemontesi) ed in attesa del concretizzarsi dei vari aiuti governativi al settore.

Comunque, ritornando a viaggiare al momento il 50-60% dei clienti, il settore sta cercando di risollevarsi: attualmente risultano riattivati all’80 per cento i treni giornalieri del Tpl e, si stima, almeno al 90% le linee su gomma.

Nel frattempo si sta lavorando con la prospettiva della riapertura delle scuole e tutti gli enti interessati – principalmente la Regione, le Province , il Miur, gli enti locali ed i sindacati – stanno cercando il migliore coordinamento possibile tra le esigenze di orario delle scuole e del trasporto pubblico locale, per consentire l’osservanza delle norme di sicurezza con le risorse disponibili, nel rispetto dell’autonomia scolastica.

Nel corso dell’audizione sono intervenuti numerosi consiglieri: **Alberto Avetta** (Pd), **Carlo Riva Vercellotti** (Fi), **Valter Marin**, **Paolo Demarchi**, **Angelo Dago** (Lega), **Ivano**

Martinetti, Sean Sacco (M5s) e Marco Grimaldi (Luv).

Molti gli argomenti toccati, tra questi il problema dei voucher per il rimborso dei periodi di abbonamento non goduti a causa del lock down. Infatti il “Decreto rilancio” del Governo prevede la possibilità di rimborso o attraverso i voucher o con l’allungamento del periodo di abbonamento.

Anche su questo punto si sta lavorando e l’Agenzia con la Regione sta preparando delle linee guida allo scopo di coordinare e velocizzare l’azione delle aziende di trasporto. Si suggerisce, nel calcolo del rimborso, di fare una proporzione dei giorni persi rispetto a quelli previsti dall’abbonamento e di rendere valido il voucher per almeno un anno. Secondo le disposizioni governative devono intercorrere non più di 30 giorni tra la domanda ed il rimborso. In questo modo le aziende potrebbero riuscire a rilasciare i voucher prima dell’acquisto dei nuovi abbonamenti con l’inizio dell’anno scolastico.

È stata anche evidenziata la necessità di trovare un coordinamento con le Regioni limitrofe per evitare disagi agli utenti a causa di regole non coincidenti con la Liguria e la Lombardia sul riempimento dei posti a sedere sui treni.

D’intesa con i rappresentanti dei gruppi consiliari, il presidente **Fava** ha manifestato l’intenzione di convocare una nuova audizione sul tema, a settembre, prima dell’inizio della scuola.

Corridoi europei, le proposte

di Confindustria Lombardia e Confindustria Piemonte

Nell'interscambio Italia-Francia, l'intermodalità è relegata a una quota del tutto marginale, in netto contrasto con la situazione degli altri valichi alpini: 6,7% la quota modale ferrovia dei valichi con la Francia (Frejus-Ventimiglia) contro il 69,9% dei valichi con la Svizzera (Gottardo-Sempione) e il 29,7% con l'Austria (Brennero-Tarvisio).

Allo stesso tempo lo sviluppo di sistemi di trasporto e logistici sostenibili per l'ambiente e capaci di fornire alle imprese un servizio efficiente e di qualità per assecondarne la ripresa e supportare il mercato delle esportazioni/importazioni è quanto mai necessario. Il traffico merci tra Italia e Francia e con i Paesi limitrofi – Spagna, Belgio, Regno Unito – esiste ed è rilevante quanto a volumi attuali e a prospettive future ed è il secondo per importanza dopo quello con la Germania.

È ormai assodato che i limiti dell'attuale infrastruttura ferroviaria pregiudicano qualità e costi del servizio, rendendo poco appetibile il trasporto intermodale, mentre la nuova linea Torino-Lione, grazie alle caratteristiche peculiari dei corridoi TEN-T e a un notevole incremento delle tracce orario (dalle attuali 60 teoriche a 200 per il solo traffico merci) permetterà treni da 2.000ton, lunghezza 740m e sagoma P80-410 idonea per il trasporto di semirimorchi da 4,00m nonché una gestione ottimizzata delle circolazioni, rendendo competitivo il sistema ferroviario rispetto al tutto strada.

Da questi presupposti muove il gruppo di lavoro voluto dalle Confindustrie di Lombardia e Piemonte con Assologistica per proporre interventi, da qui alla data di attivazione del tunnel, mirati a rafforzare la competitività del trasporto

ferroviario intermodale nelle relazioni Italia-Francia e porre già le condizioni per sfruttare al meglio la capacità della nuova linea quando sarà disponibile, nel 2030.

Le proposte:

Erogazione di un incentivo a sostegno del trasporto intermodale e trasbordato su ferro con le stesse caratteristiche del c.d. "Ferro-bonus", ma con la peculiarità di applicarsi ai trasporti ferroviari che si svolgono sul transito in oggetto al fine di compensare i maggiori costi e oneri derivanti dall'inadeguatezza della linea e fino alla realizzazione del nuovo tunnel e relativo tracciato ferroviario;

Finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per l'acquisto di locomotive interoperabili, tra l'Italia e la Francia, funzionali a ridurre i costi complessivi del trasporto e ridurre/ eliminare i disservizi derivanti dai perditempi correlati ai cambi di trazione. Gli investimenti in oggetto sono propedeutici alla piena funzionalità, all'atto dell'apertura, della nuova linea ferroviaria;

Finanziamenti di materiale rotabile, c.d. carri ultra bassi, in linea con la normativa europea sul rumore, per il trasporto di unità di carico, compresi semi-rimorchi che necessitano di particolari sagome in attesa della realizzazione della nuova linea. Essi permetterebbero sin da oggi l'acquisizione alla modalità ferroviaria della domanda di trasporto di molti clienti e sarebbero immediatamente utilizzabili, non necessitando di investimenti particolari per allestire nuovi terminali specializzati;

Finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per la realizzazione dei nuovi terminali intermodali in previsione della nuova linea di valico. Si indicano le esigenze in Italia di Torino Orbassano, Novara, area di Milano (impianti di Milano Smistamento e Segrate); in Francia dell'area di Lione, Parigi.

Il Gruppo di lavoro indirizza inoltre ai Gestori dell'Infrastruttura Nazionali ed alle Imprese Ferroviarie alcuni suggerimenti di carattere gestionale che nell'immediato possono migliorare le condizioni di operatività e quindi la qualità del servizio e sono altresì propedeutici a un migliore avvio all'apertura della nuova linea:

Specializzare le tracce ferroviarie per i treni con merce pericolosa, considerata l'impossibilità di coesistenza di attraversamento nel tunnel con altri treni al fine di evitare ritardi;

Effettuare una pianificazione delle tracce dei treni integrata con l'operatività dei terminali di arrivo e partenza al fine di sfruttare meglio la capacità della linea ed eliminare i ritardi nella messa a disposizione della merce;

Effettuare un monitoraggio proattivo dell'andamento dei treni anche svolgendo attività coordinate con le sale di controllo delle IF e i terminali di arrivo e partenza, per migliorare la qualità del servizio con riduzione dei ritardi, migliorare le informazioni, gestire gli avvisi ai clienti finali. Per questa attività si può ipotizzare un ruolo attivo del Corridoio Ferroviario delle Merci Mediterraneo, attraverso la creazione di un Centro di Monitoraggio del Traffico, oggetto di un primo progetto Pilota quest'anno.

"L'emergenza Covid-19 ha evidenziato il ruolo strategico del trasporto ferroviario delle merci come driver insostituibile per l'approvvigionamento di beni delle diverse filiere produttive. Investire su infrastrutture e trasporti significa investire sulla competitività delle imprese e sull'attrattività del territorio. Partiamo da qui per rilanciare il Nord Ovest, cuore dell'Europa industriale e della grande manifattura europea. Porre le basi sin da oggi, attraverso una serie di proposte operative che sono state condivise, per rendere realmente competitivo il trasporto ferroviario merci tra Italia e Francia, proposte coerenti e propedeutiche alla realizzazione della Torino-Lione, è una responsabilità inderogabile che dimostra una visione di lungo periodo, necessaria a ricostruire e consolidare filiere

europee, dopo che la pandemia ci ha dimostrato la fragilità delle reti lunghe delle forniture industriali” ha dichiarato Mario Castaldo, Presidente Gruppo Trasporti Assolombarda e rappresentante di Confindustria Lombardia nel gruppo di lavoro che ha realizzato il documento.

“Territorio e infrastrutture sono un binomio nodale per lo sviluppo e la crescita delle aziende – commenta Marco Gay Presidente di Confindustria Piemonte – per questo è essenziale perseguire con responsabilità e determinazione la strategia e visione italiana ed europea di una rete infrastrutturale ferroviaria moderna, che renda il nostro territorio e il nostro Paese accessibile, sostenibile e competitivo. Fin dall’avvio della politica TEN-T Europea, Confindustria Piemonte ha sostenuto l’importanza del trasporto su ferro e l’intermodalità. Ricordo anche le opere di sostegno ai territori, previste per legge e i cui contenuti sono stati definiti da e con i Sindaci dei Comuni interessati e evidenziate alla Ministra De Micheli, chiedendone, insieme alla Regione Piemonte, l’immediato finanziamento e avvio dei lavori. La nuova linea dovrà poi essere integrata, oltre che dal completamento degli interventi infrastrutturali previsti nel piano investimenti del Contratto Programma MIT-RFI, anche dalla conclusione di talune opere stradali ormai paradigmatiche di lungaggini burocratiche per le quali citiamo, a solo titolo di esempio, l’Asti Cuneo, incompleta da qualche decennio”.

“Dallo studio congiunto di Confindustrie di Lombardia e Piemonte con Assologistica emerge in modo lampante come gli interventi infrastrutturali relativi al collegamento ferroviario Torino-Lione non siano solo essenziali ma davvero non più prorogabili, in primis per l’economia del nord-ovest e quindi dell’Italia intera”, commenta infine Eugenio Muzio, Presidente della Commissione Trasporto Intermodale di Assologistica.

Autostrade per la Liguria e autotrasporto. Code infinite, cantieri perenni, viabilità a singhiozzo e rallentamenti.

Le 6.403 imprese artigiane del trasporto del Piemonte rischiano di essere drasticamente penalizzate da una situazione logistica precaria con l'aumento dei costi del 20% rispetto ad una situazione di viabilità lineare.

Aldo Caranta (Presidente autotrasportatori di **Confartigianato Piemonte**): "I rallentamenti sulle autostrade A6, A10 e A26 sono significativi e gli interventi sulla messa in sicurezza infiniti, inevitabilmente fanno lievitare i costi delle imprese dell'autotrasporto. Chiediamo di annullare il pagamento dei pedaggi fino a quando l'autostrada tornerà ad avere una logistica accettabile".

Code infinite, cantieri perenni, viabilità a singhiozzo e rallentamenti: è la fotografia della situazione che stanno vivendo gli autotrasportatori del Piemonte che imboccano l'autostrada per consegnare le merci in Liguria.

Molte imprese del trasporto del Piemonte devono percorrere le autostrade A6, A10 e A26 tra rallentamenti e strettoie subendo, per questa situazione di disagio, forti contraccolpi economici. Un sistema logistico traballante, che è sempre lo stesso da molti decenni e che rischia di penalizzare le imprese dell'autotrasporto del Piemonte che devono transitare in Liguria per lavoro.

Le 6.403 imprese artigiane del trasporto del Piemonte insieme

agli oltre 15mila addetti rischiano di essere drasticamente penalizzate da una situazione logistica precaria con l'aumento dei costi del 20% rispetto ad una situazione di viabilità lineare.

“Senza collegamenti logistici funzionanti non è pensabile parlare di sviluppo o di ripresa economica. Voglio ricordare che la categoria, attraverso la prosecuzione dei servizi di trasporto essenziali come alimentari e farmaceutici, ci ha permesso di evitare il lockdown, ma ora rischia di essere penalizzata dai rallentamenti sull'autostrada e da una logistica non lineare”.

Questo il commento di **Aldo Caranta**, Presidente autotrasportatori di Confartigianato Piemonte.

“Si parla sempre di rendere prioritaria nell'agenda politica le infrastrutture che sono ormai fatiscenti – continua Caranta – ma siamo sempre al punto di partenza”.

“Se andiamo avanti in questo modo, rischiamo di essere nuovamente penalizzati anche nella fase della ripartenza – prosegue Caranta. Il costo dei pedaggi autostradali, rappresenta un'importante voce dei costi di gestione di una impresa di autotrasporto, dopo il personale e il carburante. Ma se i rallentamenti sono significativi e gli interventi sulla messa in sicurezza infiniti, inevitabilmente fanno lievitare i costi delle imprese dell'autotrasporto, penalizzandole economicamente. Se ad esempio un autotrasportatore deve fare 5 consegne in una giornata, con gli ingorghi sull'autostrada riuscirà a farne solo 3, e il personale deve essere comunque pagato anche per le consegne che non riesce a fare”.

“I concessionari autostradali dovrebbero aiutarci a superare questo momento di emergenza – conclude Caranta – Potrebbero, ad esempio, annullare il pagamento dei pedaggi fino a quando l'autostrada tornerà ad avere una logistica accettabile. Siamo

di fronte a una situazione di viabilità molto problematica ma che va risolta al più presto. Bisogna fare in fretta e fare bene, altrimenti si andrà sempre incontro a situazioni di emergenza che, ormai, stanno diventando di routine.”

Blue engineering firma primo treno elettrico turco, Gallina: puntare sul ferroviario piemontese

Da Torino ad Adapazarı, l'eccellenza italiana viaggia sui binari dell'innovazione ferroviaria turca. Sono, infatti, della torinese **BLUE Engineering** la progettazione e lo sviluppo del primo treno elettrico nazionale turco, inaugurato questa settimana alla presenza del Ministro dei Trasporti del Paese, Adil Karaismailođlu, nel corso di una cerimonia cui avrebbe dovuto prendere parte anche il CEO di Blue Engineering, Mohamed Eid.

Il nuovo treno è stato ideato, progettato e sviluppato secondo le più recenti normative e specifiche tecniche di interoperabilità da un team di 40 ingegneri piemontesi, che ne ha poi seguito anche la fornitura internazionale della componentistica, supportando l'azienda produttrice nel processo di omologazione.

Il mezzo, che sarà realizzato in 1000 esemplari per un valore di mercato di oltre 5 miliardi di euro, rappresenta un concentrato di efficienza, innovazione, sicurezza, e sostenibilità ambientale, ed è stato studiato per assicurare la completa accessibilità per persone a mobilità ridotta.

Si tratta di un nuovo traguardo per la società italiana, che negli anni è stata protagonista di una crescita costante, distinguendosi per i progetti innovativi nei settori della mobilità: aerospazio, automobilistico e ferroviario, fino a diventare un riferimento globale per la progettazione visionaria e multidisciplinare nel settore di trasporti. Solo lo scorso anno, il colosso ferroviario asiatico CRRC li ha insigniti del riconoscimento di Centro di ricerca europeo del Gruppo.

“La nostra società è la prima azienda di ingegneria mondiale a progettare senza produrre”, ha commentato Mohamed Eid, CEO di Blue Engineering. “Una scelta vincente, che ci ha permesso di stringere accordi e partnership a livello globale, e che ci consente di portare l’eccellenza italiana e la filiera locale in tutto il mondo. In un momento di grande crisi come quello attuale, noi siamo in grado di valorizzare la forza innovatrice del nostro territorio a livello internazionale”.

“Il successo di BLUE Engineering – spiega Dario Gallina, presidente dell’Unione Industriale di Torino – riaccende le luci sul settore ferroviario. In questo momento di grande crisi e sofferenza economica è fondamentale puntare i riflettori sulle eccellenze locali e nazionali, promuovendo un settore che può dare un sostegno concreto alla ripresa economica”.

Il settore ferroviario piemontese può vantare la presenza di grandi player internazionali, specializzati nella produzione di treni e nella componentistica. Queste aziende e il loro indotto occupano poco meno di 7mila addetti, realizzando un fatturato annuo di circa 2,5 miliardi di euro, pari a due punti percentuali del PIL regionale piemontese.

“Lo scorso inverno la nostra Associazione – continua Gallina – ha promosso la realizzazione di un Tavolo di lavoro per stimolare un dibattito sul comparto, nei suoi aspetti industriali, di ricerca e innovazione, utilizzo dei fondi

europei e di valorizzazione della filiera. Le nostre aziende si caratterizzano per innovazione e competenza e i nuovi treni turchi ne sono la dimostrazione. Per questo, la realizzazione di un distretto ferroviario torinese sarebbe uno strumento, ora quanto mai fondamentale, di sostegno, valorizzazione e rafforzamento della competitività, innovazione e internazionalizzazione delle nostre eccellenze”.

Consiglio regionale: si valuta lo stop al distanziamento su bus e treni

Si lavora per lo stop al distanziamento sui bus e treni, se i passeggeri indossano la mascherina. È questa la richiesta che il Piemonte intende fare al Governo, ribadita oggi dall'assessore regionale **Marco Gabusi** rispondendo all'interrogazione di **Domenico Rossi** (Pd) sulla gestione del trasporto pubblico locale in Piemonte in vista del ritorno alla normalità post Coronavirus a partire dal ritorno delle ferie estive.

“Il tavolo predisposto è al lavoro per cercare di capire che cosa potrà accadere a settembre e in autunno. La speranza è che si decida di togliere l'obbligo di distanziamento anche sui bus e treni, così come fatto con i ristoranti dove sono stati ridotti i metri di distanza per i clienti. Naturalmente tutto dipenderà dall'andamento dei contagi. Rispetto allo scorso 4 maggio, siamo in una fase diversa: la metropolitana di Torino è al 45% di passeggeri, la ferrovia al 35-40%. Abbiamo già chiesto al Governo di eliminare il distanziamento

a bordo perché pensiamo bastino le mascherine” ha detto **Gabusi**.

Per elaborare il piano di ritorno alla normalità di settembre, legato alle ripartenze del mondo scolastico e industriale, la Regione e l’Agenzia della mobilità piemontese hanno inviato in questi giorni una prima tranche di questionari ad aziende, associazioni di categorie e istituti scolastici.

L’obiettivo, come ha concluso l’esponente della Giunta, è elaborare un sistema di trasporto che risponda alle esigenze degli enti ed utenti. A tal scopo sono anche stati aperti tavoli interdisciplinari.

Nel corso delle interrogazioni e interpellanze è stata fornita risposta anche agli atti ispettivi dei consiglieri **Sean Sacco** (M5s) sui servizi di Amag Mobilità nell’Alessandrino; e **Alberto Avetta** (Pd) sui disagi sulla linea ferroviaria Torino-Ivrea-Aosta, sulla crisi occupazionale alla LivaNova di Saluggia (Vc), sulla riattivazione dei tirocini e sul Piano Bul per ottenere la massima copertura della banda ultralarga.

Torino. Domani presidio lavoratori appalti ferroviari

Domani, mercoledì 17 giugno, dalle ore 10.30 alle ore 13.00, in piazza Castello a Torino, ci sarà un presidio delle lavoratrici e dei lavoratori degli appalti ferroviari del Piemonte, organizzato da FILT CGIL – FIT CISL – UILTRASPORTI – UGL FERROVIARI – FAST CONFSAI – ORSA Torino e Piemonte

I sindacati denunciano la mancata erogazione degli importi relativi alla cassa integrazione in deroga aperta nel mese di marzo, a livello nazionale, per l'emergenza Covid 19 e l'insostenibilità del perdurare di tale situazione. Oltre a ciò, si va a sommare la mancata erogazione della retribuzione dei mesi di novembre, dicembre e della tredicesima mensilità dovuta al fallimento del Consorzio Manital Idea.

Per i sindacati, come si legge nella lettera inviata al Prefetto, al Presidente della Regione e all'Assessore Regionale ai Trasporti e Viabilità (che trovate in allegato), *“l'impegno assunto dal Presidente Cirio – che il 5 giugno scorso aveva dichiarato, al termine dell'incontro con il direttore regionale dell'Inps, che tutti i lavoratori devono ricevere la cassa integrazione in deroga entro il 21 giugno – debba riguardare anche le procedure di cassa integrazione aperte da aziende che hanno sede in territori diversi dal Piemonte, pur avendo occupati in Piemonte”.*

Il presidio di mercoledì 17 giugno si terrà nel rispetto del distanziamento sociale.

**Nuovi collegamenti
Frecciarossa tra Torino e**

Reggio Calabria

A partire dal 3 giugno Torino e Reggio Calabria saranno collegate dal Frecciarossa.

Ogni giorno una coppia di Frecciarossa collegherà senza cambi Torino con Reggio Calabria e viceversa.

Il Frecciarossa partirà da Torino Porta Nuova alle 8 del mattino con arrivo a Reggio Calabria alle 18.50. **Da Reggio Calabria la partenza è invece alle 10.10** con arrivo a Torino Porta Nuova alle 21.00, questo collegamento sarà attivo dal 4 giugno.

Previste le seguenti fermate intermedie: Torino Porta Susa, Milano Centrale, Milano Rogoredo, Reggio Emilia AV, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Roma Tiburtina, Roma Termini, Napoli Afragola, Napoli Centrale, Salerno, Paola, Lamezia Terme Centrale, Rosarno, Villa San Giovanni.

I positivi al Covid non possono prendere taxi o altri mezzi pubblici”

A seguito delle segnalazioni di associazioni datoriali e sindacali degli operatori Taxi, di persone positive COVID-19 che, al momento della dimissione dagli ospedali, hanno utilizzato il servizio pubblico dei Taxi per raggiungere i propri domicilio senza particolari cautele di trasporto, il consigliere Pd, **Alberto Avetta** ha chiesto quale sia il protocollo di trasporto previsto per i pazienti nel tragitto tra le strutture sanitarie e i rispettivi domicili e perché,

nonostante ciò, alcune strutture sanitarie siano state costrette a rivolgersi ai Taxi per il trasporto dei dimessi COVID-19.

L'assessore **Luigi Icardi** ha sottolineato che "La nota che l'Unità di Crisi ha trasmesso alle Aziende sanitarie con le prime indicazioni per la gestione delle dimissioni di pazienti con infezione confermata da SARS – COV2, risale allo scorso 25 marzo. La nota dava indicazioni anche rispetto alle precauzioni da adottare per gli spostamenti di pazienti Covid+ pauci- asintomatici. Lo scorso 19 marzo, l'Unità di crisi ha nuovamente ribadito che è fatto divieto di utilizzare mezzi pubblici, compresi taxi, per gli spostamenti per motivi sanitari per pazienti Covid positivi. Il documento riporta che è fatto divieto di utilizzare mezzi pubblici".

Il CRIMEDIM (il Centro di Ricerca Interdipartimentale in Medicina di Emergenza e dei Disastri ed Informatica, applicata alla didattica e pratica Medica) con sede presso l'Università del Piemonte Orientale, potrebbe entrare a far parte del gruppo di lavoro previsto per il contrasto dell'emergenza sanitaria Covid-19.

È quanto ha dichiarato dall'assessore alla Sanità **Icardi**, nel rispondere all'interrogazione del consigliere Pd, **Domenico Rossi**, che chiedeva se e come la Giunta intendesse coinvolgere quello che, a livello nazionale e internazionale, è considerato un riferimento accademico sui temi delle grandi emergenze, svolgendo attività di ricerca, consulenza e formazione; in collaborazione con l'Organizzazione Mondiale della Sanità.

"Sulla provincia di Alessandria, in cui è ancora particolarmente alto il numero dei contagi, i tamponi fatti giornalmente sono circa mille. Non esiste nessun dato ingannevole o ritardo nell'esame dei tamponi fatti – ha puntualizzato **Icardi** – Non ci sono tamponi il cui esame abbia superato i dieci giorni dalla data del prelievo alla

comunicazione dell'esito". A sollevare la questione il consigliere del M5S, **Sean Sacco** secondo cui molti tamponi eseguiti soprattutto su sanitari asintomatici nelle ultime 6 settimane sono stati analizzati con forti ritardi. Un fatto che, se fosse vero, mostrerebbe una fotografia della diffusione del virus, almeno per la provincia di Alessandria inerente al dato temporale non corrispondente alla realtà.

La Consigliera del M5S **Francesca Frediani** ha invece interrogato l'assessore alla sanità, sulla possibilità che venga attivato un piano di screening della Regione Piemonte ai fini di valutazione epidemiologica che comprenda non solo il personale sanitario, attraverso l'effettuazione del test immunometrico IgG (test sierologico per IgG neutralizzanti antiSARSCoV2).

La Regione Piemonte, insieme alle altre Regioni italiane – ha specificato **Icardi**– ha aderito ad un'indagine di siero prevalenza della popolazione inerente l'infezione da virus SARS-COV2 promossa dalla Direzione Generale della Programmazione Sanitaria del Ministero della Salute. Questa indagine potrà permettere di determinare l'estensione dell'infezione nella popolazione e la sua prevalenza, così da meglio comprendere le caratteristiche epidemiologiche e la patogenesi del virus SARSCOV2.

Lo studio è organizzato in collaborazione con l'Istituto Nazionale di Statistica (Istat). A livello nazionale verrà selezionato un campione di 150.000 persone stratificate per età, genere, area di residenza e settore di attività economica a cui verrà proposto di effettuare un prelievo sierologico.

"Il numero ancora elevato di casi Covid-19 registrato a Torino – ha ribadito l'assessore alle attività produttive Andrea Tronzano nel rispondere al question time della consigliera del M5S **Sarah Disabato** – identifica un livello di rischio contagio ancora eccessivo – è questo il parere del gruppo di studio presieduto dal dott. Fazio che ha portato la Giunta

regionale a decidere di prorogare al 9 maggio l'apertura degli esercizi di vendita di cibo da asporto

Chi sono i nuovi contagiati dopo il lockdown? È invece l'interrogativo che il consigliere LUV, **Marco Grimaldi** ha posto all'assessore alla sanità. **Icardi** ha sottolineato che per la maggior parte si tratta di contagi avvenuti in famiglia, di operatori sanitari, delle forze dell'ordine, di positivi confermati da tamponi fatti a conclusione del periodo di quarantena. Per questa Fase 2, ha aggiunto Icardi "è stata organizzata una piattaforma di analisi che prenda in esame nuove variabili rispetto ad esempio al luogo del contagio (azienda, negozi..) e il momento del possibile contagio".

Nell'ambito dei question time è stata data inoltre risposta all'interrogazione del consigliere Pd **Daniele Valle** sui tempi di erogazione dei fondi cultura assegnati dai bandi negli anni 2018 e 2019.

Nuova procedura di gara regionale per servizi di pulizia

"La Regione Piemonte attiverà entro il mese di maggio una nuova procedura di gara per l'affidamento del 'lotto 1' dei servizi di pulizia immobili e servizi accessori a ridotto impatto ambientale, dopo quella revocata nel settembre scorso. Anch'essa, come quella che l'ha preceduta, conterrà la possibilità di creare nuove opportunità di lavoro per le persone più svantaggiate". Lo ha dichiarato il vicepresidente della Giunta **Andrea Tronzano** rispondendo questa mattina all'interpellanza del consigliere **Silvio Magliano** (Moderati).

Magliano ha sottolineato l'importanza di "tutelare le persone che vivono in condizione di disagio e di disabilità e di permettere loro, quanto più possibile, di essere integrate all'interno del mercato del lavoro dal momento che proprio il lavoro rappresenta la forma di riabilitazione più importante di cui possono beneficiare".

Rinforzati i treni dei frontalieri tra Piemonte e Cantone Vallese

Aumentano da quattro a sei i treni delle ore di punta gestiti da BLS a servizio dei lavoratori frontalieri tra il Verbano-Cusio-Ossola e il Cantone Vallese: da lunedì 6 aprile la linea Domodossola-Briga viene incrementata con un treno al mattino che parte da Domodossola alle 5:33 e arriva a Briga alle 6:10 e uno al pomeriggio che parte da Briga alle 17:53 e arriva a Domodossola alle 18:30. I due treni supplementari, in servizio dal lunedì al venerdì, vanno ad aggiungersi a quelli già esistenti con partenza da Domodossola al mattino alle 4:37, alle 5:58 e alle 6:58 e rientro da Briga alle 17:22, alle 18:22 e alle 0:22.

“Abbiamo implementato il servizio – rileva l’assessore ai Trasporti, **Marco Gabusi** – per venire incontro alle richieste emerse nei giorni scorsi. Abbiamo anche migliorato le misure di sicurezza per i passeggeri: i treni aggiunti hanno infatti una capacità di 343 posti ciascuno, così che nelle ore di punta del traffico frontaliero mattutino e serale abbiamo in totale 1.200 posti a sedere disponibili per una frequentazione media di 200/250 persone. In questo modo si possono rispettare più facilmente le distanze di sicurezza tra i passeggeri. Naturalmente vengono mantenute tutte le misure di igienizzazione e sanificazione quotidiane previste dalle norme anti Coronavirus”.