

*(I lavori iniziano alle ore 14.30 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. 1130 presentata dalla Consigliera Frediani, inerente a "Progetto TAV low cost"**

**PRESIDENTE**

Esaminiamo l'interrogazione a risposta immediata n. 1130, presentata dalla Consigliera Frediani, che ha la parola per l'illustrazione.

**FREDIANI Francesca**

Grazie, Presidente.

Buongiorno, Assessore.

Recentemente abbiamo letto sui giornali, poiché si è riaperto il dibattito a seguito, suppongo, delle elezioni amministrative torinesi e del risultato, notizie in merito al TAV e al coinvolgimento, in particolare, del Comune di Torino.

Il Ministro Delrio ha dichiarato che, a seguito di un lavoro durato oltre un mese nell'Osservatorio, si sia arrivati ad una rivisitazione del progetto o, meglio, ad un accantonamento di alcune parti del progetto, per avere un risparmio rispetto a quanto previsto.

In pratica, era prevista una spesa di 4,3 miliardi di euro e saranno impiegate soltanto - tra virgolette - risorse per 1,7 miliardi. Questo avverrà sfruttando maggiormente la linea storica.

Tralascio tutte le considerazioni sul fatto che è un qualcosa che diciamo da anni (e con "diciamo" intendo sia Movimento 5 Stelle sia Movimento No TAV) e sembrava che questa linea storica fosse un qualcosa di assolutamente inutilizzabile, obsoleto e che neanche Cavour avrebbe apprezzato.

Al di là di questo, però, la domanda che oggi le vorrei fare riguarda proprio alcune sue dichiarazioni che abbiamo letto sui giornali.

In queste dichiarazioni lei chiede che i risparmi che deriverebbero dall'utilizzo di questa nuova versione del progetto o, meglio, dall'accantonamento di una parte di opere previste, vengano utilizzati per interventi sul territorio piemontese; interventi che riguardano l'ammodernamento, in particolare la rimozione dei passaggi a livello e l'elettrificazione di alcune tratte.

Considerando che non ci risulta ci sia stato ancora nessun stanziamento, questi miliardi, che dovrebbero essere impiegati nel progetto completo, al momento non sono ancora stati stanziati. Ci chiediamo, quindi, come si possa immaginare un risparmio o, comunque, uno storno di risorse, che non sono neanche ancora state stanziare.

Vorremmo quindi chiedere, attraverso questa interrogazione, quali siano gli atti concreti che si intende intraprendere, al fine di ottenere finanziamenti per le linee regionali e, di conseguenza, le priorità di intervento stabiliti, visto che ancora ad oggi non è stato sviluppato un programma di intervento sulle linee regionali.

Questa è la domanda che le pongo con quest'interrogazione. Grazie.

## **PRESIDENTE**

La parola all'Assessore Balocco per la risposta.

### **BALOCCO Francesco, Assessore ai trasporti**

Grazie, Presidente.

Consigliera Frediani, credo sia necessaria una brevissima premessa.

Credo sia necessario, da parte sua e da parte di tutti noi, sforzarci di cercare di leggere la realtà con un pensiero che non sia troppo semplicistico: tutto bianco o tutto nero.

La realtà è più complessa, ma questo non vuol dire che sia più difficile; semplicemente è più complessa, dove non tutto è bianco o tutto nero.

Questo significa che la realtà è più forte delle idee e delle percezioni e bisogna coglierla.

Tutto ciò per dire che quando una grande opera è stata progettata, studiata per molti anni e poi cambiata, alla fine si arriva ad un risultato che, mi pare, non è solo in gran parte condiviso, ma è assolutamente sensato.

Tuttavia, occorre cogliere le potenzialità anche sul resto. In questo credo che siamo tutti d'accordo: un'opera, una grande opera, ha senso se è collegata ad una filiera ampia, che riguarda territori ampi e che quindi porta vantaggi, da un punto di vista dello sviluppo economico (tra l'altro, un punto di vista di sviluppo assolutamente sostenibile, perché stiamo parlando di treni), con ricadute sul resto del territorio.

Questo è un progetto che ne riprende altri che si stanno realizzando in Europa (il Gottardo è stato inaugurato giusto un mese fa) ed ha come idea di fondo quella di trasportare le merci, ossia di creare le condizioni affinché il trasporto delle merci su ferro sia conveniente.

L'unico modo per attraverso le Alpi o, comunque, catene di montagne, rendendo conveniente il trasporto di merci su ferro, è di realizzare gallerie che permettano ai treni merci di viaggiare in pianura.

Questo è ciò che è stato realizzato con il Gottardo, con una spesa attorno ai 13 miliardi, ma è anche quello che si realizzerà con la Torino-Lione e il tunnel di basse di 57 chilometri e con il Terzo Valico che è già in costruzione.

Questa è l'idea di fondo, cioè rendere il sistema ferroviario competitivo con quello del trasporto su gomma e credo che su questo non ci sia nulla di che discutere. Se questo è, diventa veramente complicato e difficile capire questo accanimento, se non partendo da delle pregiudiziali, che in qualche modo leggono la realtà, come dicevo prima, in modo semplicistico.

Detto questo, le mie osservazioni cui lei faceva riferimento sono banali, perché sono conseguenti a quest'impostazione. E cioè, visto che finalmente si farà - di questo abbiamo certezza, perché non soltanto c'è il progetto, ma anche il finanziamento - il tunnel di base, a questo bisognerà dare tutte le conseguenze di sistema di filiera di cui si diceva.

Quindi, in questo ultimo anno e mezzo si è ragionato approfonditamente con il Commissario di Governo per rivedere in parte il progetto della cosiddetta "tratta nazionale", da Avigliana fino a Orbassano, rivedendo alcuni aspetti di questo progetto e portando a casa quindi anche dei risparmi rispetto alla precedente ed originaria ipotesi.

A questo, in questo anno e mezzo, specialmente negli ultimissimi mesi, stiamo lavorando anche con il Commissario di Governo per quanto riguarda il nodo torinese, ma in generale su tutta la Regione, con RFI e con il Ministero, per mettere a punto tutta una serie di interventi sulla rete ferroviaria piemontese in modo da rendere il trasporto merci, non solo grazie a grandi opere, cioè il tunnel di base, ma anche attraverso un rafforzamento della rete ferroviaria nel suo complesso (la Torino-Asti-Alessandria-Genova e la Alessandria-Mottara-

Novara), che possano dare rilievo ancor di più al trasporto merci e quindi convenienza al trasporto merci attraverso il Piemonte per le varie destinazioni: il Nord, l'Ovest, l'Est, eccetera, partendo ovviamente dai porti liguri e raggiungendo i porti liguri: è uno degli obiettivi più importanti di cui si occupa la cabina di regia tra le tre Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria.

L'altro aspetto, che spesso è collegato, cioè potenziare dal punto di vista di sagome di segnalamento, per dire, la Torino-Genova, vuol dire velocizzare la Torino-Genova, quindi anche favorire, migliorare ed efficientare il trasporto delle persone. Lo stesso vale per la Torino-Milano, su cui abbiamo chiesto degli interventi, specialmente sulla rete diffusa del Piemonte. Quindi, in alcuni casi l'elettrificazione, in altri casi raddoppi selettivi, ma specialmente un intervento massiccio, per esempio, sulla Pinerolo-Torino, sulla Chivasso-Ivrea-Aosta, sulla Biella-Santhià, sulla Biella-Novara e anche sui passaggi a livello, che sono uno degli elementi che più influiscono sull'efficienza del sistema ferroviario. E' una visione d'insieme; quindi, non c'è assolutamente nulla contro, nessuna contrapposizione.

Diciamo che è opportuno che si faccia il tunnel di base, l'abbiamo sempre detto e non cambiamo certo idea; traiamone tutte le conseguenze. Mi pare che le conseguenze per il territorio piemontese e per Torino siano assolutamente positive.

Mi auguro che la Città di Torino non esca dall'Osservatorio, anche se credo che questa sarà la scelta finale. Ma purtroppo questa scelta finale dimostrerà la volontà di non entrare nel tema più che non quello di coglierne le opportunità.

Grazie.

## **PRESIDENTE**

Grazie, Assessore Balocco.

\*\*\*\*\*

OMISSIS

*(Alle ore 15.29 la Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)*

*(La seduta ha inizio alle ore 15.33)*