

(I lavori iniziano alle ore 14.37 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. 1311 presentata dal Consigliere Valetti, inerente a *"Viabilità di cantiere del progetto interconnessione tra linea ferroviaria Torino-Ceres e il passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione Rebaudengo - Prescrizione 30 delibera CIPE"*

PRESIDENTE

Esaminiamo ora l'interrogazione a risposta immediata n. 1311, presentata dal Consigliere Valetti, che ha la parola per l'illustrazione.

VALETTI Federico

Grazie, Presidente.

Illustro brevemente. Siamo nel contesto del passante ferroviario e interconnessione della Torino-Ceres tramite il progetto di tunnel su corso Grosseto a Torino, con cui delibera CIPE del 23 marzo 2012 si assegnano 20 milioni alla società SCR di committenza della Regione Piemonte.

A seguito dell'approvazione da parte del Comune di Torino nel 2003 del sottoattraversamento del fiume Dora per la realizzazione del passante ferroviario e del conseguente abbassamento dei binari tra la stazione Dora e la fermata Rebaudengo, si è reso necessario prevedere un nuovo collegamento interrato con la linea Torino-Ceres e il passante ferroviario. Tra le varie soluzioni, la Regione Piemonte ha scelto quella del collegamento sotto il tunnel di corso Grosseto.

Per abbreviare, nelle prescrizioni richieste dal CIPE per l'utilizzo dei fondi, vi è la numero 30 dell'allegato 1 della delibera, secondo cui il progetto esecutivo del cantiere deve prevedere un flusso di viabilità alternativa che consenta, attraverso simulazioni del traffico, di garantire il fluire del traffico, che attualmente insiste sul nodo di largo Grosseto - quindi il cavalcavia della zona nord di Torino - pena la paralisi della traffico della zona nord e dei comuni limitrofi. Tanto più che questo progetto prevede la sospensione, per almeno un anno, della tratta ferroviaria Torino-Ceres, che quindi non potrebbe raggiungere Torino durante la fase di cantiere.

SCR Piemonte intende approvare il progetto esecutivo e avviare i lavori entro marzo 2017, quindi risulta necessario conoscere in anticipo quale sarà la soluzione della viabilità di cantiere, perché siamo quasi a fine 2016.

Noi chiediamo quale sia la soluzione colta dalla Regione, e sviluppata da SCR, sulla viabilità di cantiere del progetto in oggetto, per ottemperare alla prescrizione suddetta della delibera CIPE.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Balocco per la risposta.

BALOCCO Francesco, *Assessore ai trasporti*

Ovviamente questa risposta tiene conto anche di quanto ci dice SCR in qualità di soggetto aggiudicatore e stazione appaltante dell'intervento e tenuto conto che il progetto esecutivo è in corso di redazione, quindi si rappresenta quanto segue.

La prescrizione CIPE, al punto 30 della delibera 26 ottobre 2012, riporta testualmente: *"A causa del rilevante impatto derivante dalla cantierizzazione di corso Grosseto sulla mobilità cittadina, il progetto dovrà essere integrato con uno studio che caratterizzi lo stato futuro dei flussi veicolari su tale asse e analizzi, attraverso opportune simulazioni, la possibilità di trasferire parte del traffico su percorsi alternativi. Tale studio dovrà essere presentato, con congruo anticipo, ai competenti Uffici della Città di Torino"*.

Come richiesto dalla prescrizione CIPE, è stato sviluppato uno studio (comprensivo di monitoraggio, analisi e modellazione) caratterizzante lo stato futuro dei flussi veicolari sull'asse di Corso Grosseto e la possibilità di trasferire parte del traffico su percorsi alternativi, anche nella fase di cantiere, mediante la redazione di un *"planning"* della gestione del traffico, impostato sull'analisi di una zona vasta di territorio.

Nel progetto esecutivo ogni fase sarà puntualmente dettagliata in base all'andamento delle lavorazioni in atto nel cantiere e, contestualmente, verranno fornite tempestivamente le necessarie informazioni alla Città di Torino che dovrà essere parte attiva del processo, al fine di gestire al meglio la viabilità alternativa da suggerire ai fruitori sia quella a larga scala sia quella inerente i quartieri interessati dall'appalto.

Nelle settimane scorse, nei giorni scorsi, sia con la precedente amministrazione sia con l'attuale sono avvenuti molti incontri con questo scopo, direi anche con ampia soddisfazione da parte dell'amministrazione torinese.

La Città di Torino ha chiesto a più riprese alla Regione Piemonte e a SCR di dimostrare la sostenibilità della gestione. Questo è stato fatto in sede di diversi incontri che sono avvenuti nelle scorse settimane.

SCR ha messo a disposizione della Città di Torino la matrice dei flussi di traffico costruita nel corso di quest'anno mediante una capillare indagine (oltre 150 incroci analizzati e ripresi anche tramite sistema video in diversi orari della giornata), dimostrando la capacità delle soluzioni progettuali adottate di sopportare e smaltire i flussi di traffico insistenti sull'asse, sul nodo Grosseto e sulle direttrici influenzate dalla costruenda infrastruttura.

Per mitigare l'impatto del cantiere è stato anche previsto l'abbattimento del cavalcavia in due fasi: l'asse Grosseto-Grosseto ad inizio cantiere, mentre l'asse Grosseto-Potenza (asse prioritario del traffico), verrà mantenuto per l'intera durata dei lavori, per poi essere abbattuto in ultima fase.

Per quanto attiene il blocco del traffico ferroviario, nella fase finale dell'appalto si rileva che la situazione cantieristica sarà molto più favorevole, in quanto sarà già in fase di completamento la sistemazione superficiale dell'asse Grosseto e del largo Grosseto con molte meno lavorazioni in corso e con disponibilità di spazi più ampi ad uso del traffico e dei parcheggi.

Tra l'altro, se andrà in porto, come stiamo cercando di fare in piena collaborazione con l'amministrazione cittadina, e se verranno rispettate le promesse fatte dal Ministero in questo senso, allora potrebbe già essere concluso il collegamento superficiale tra Corso Venezia e Corso Grosseto.

Per quanto attiene il blocco del traffico, abbiamo già parlato.

Inoltre, gli autobus sostitutivi e i pendolari che utilizzeranno il mezzo privato non graveranno sull'asse principale, ma su percorsi alternativi nell'area vasta da concordare con la Città di Torino.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore Balocco.

OMISSIS

*(Alle ore 15.19 il Presidente dichiara esaurita la trattazione
delle interrogazioni a risposta immediata)*

(La seduta ha inizio alle ore 15.24)