(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. 1629 presentata da Ferrentino, inerente a *"Trasferimento dei fondi destinati all'acquisto di otto treni della metropolitana automatica di Torino (Linea 1, tratta Collegno-Cascine Vica e Lingotto-Bengasi) all'acquisto di nuovi treni ferroviari"*

Interrogazione a risposta immediata n. 1632 presentata da Conticelli, inerente a *"Sottodimensionamento dei convogli della Linea 1 della Metropolitana di Torino"*

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori con l'esame dell'interrogazione a risposta immediata n. 1629, presentata dal Consigliere Ferrentino, che la illustra.

FERRENTINO Antonio

Grazie, Presidente.

Interrogo l'Assessore in merito alle informazioni riportate anche sugli organi di stampa circa i fondi destinati all'acquisto di otto treni della linea metropolitana automatica di Torino.

Con questo lavoro, portato avanti dalla Regione Piemonte, dal Comune di Torino, da un gruppo di Parlamentari e dai Sindaci di Collegno, Rivoli e di Grugliasco, si intende mettere a disposizione delle risorse non solo per la realizzazione dell'opera, ma anche per l'acquisto di materiale rotabile.

Sulla attuale Linea 1 della metropolitana oggi sono in funzione circa 29 treni, che, considerato il fermo manutenzione, permettono di garantire passaggi ogni 145-150 secondi, tempi ben lontani dai previsti 70 secondi! Dunque, la richiesta di fondi per la messa a disposizione di ulteriori treni VAL era assolutamente fondata. Considerato, inoltre, che sono stati reperiti fondi anche per il prolungamento della linea metropolitana fino a Cascine Vica, la necessità di risorse per i nuovi treni è rilevante. Ovviamente, sono altrettanto importanti le esigenze dei pendolari, che non devono assolutamente andare in contrapposizione con le necessità degli utenti del servizio di metropolitana.

Si rinnova, quindi, la richiesta all'Assessore che quel Tavolo che allora aveva portato all'ottenimento di questo importante risultato possa essere riattivato, e non ridotto ad un mero dialogo tra Regione Piemonte e Comune di Torino, perché le esigenze che avevano portato all'ottenimento di quei risultati sono più ampie rispetto a quel confronto.

È chiaro che la risposta che mi attendo dall'Assessore è di indirizzo politico, perché è necessario che quel Tavolo di concertazione possa essere riattivato anche in questo caso.

Si tenga presente che i lavori per il prolungamento della Linea 1 dovrebbero completarsi nel 2022, e che per acquisire i nuovi treni sono necessari almeno 36 mesi (siamo prossimi al 2018!). Di fatto, la richiesta di risorse per questo materiale rotabile deve viaggiare in parallelo con la calendarizzazione dei lavori del prolungamento del servizio metropolitano. Per questo

motivo è importante che l'Assessore possa riattivare quel Tavolo e si possa prendere in considerazione la scelta migliore non solo per la Città di Torino, ma per l'intero comprensorio, che è alla base di questa richiesta che aveva portato a questo importante risultato.

PRESIDENTE

Grazie, Consigliere Ferrentino.

Se la Consigliera Conticelli è d'accordo, chiederei di esporre la sua interrogazione, la n. 1632, affinché l'Assessore possa fornire un'unica risposta. Grazie.

CONTICELLI Nadia

Grazie, Presidente.

Il quesito fa seguito alla seduta di Commissione del 10 maggio scorso, in cui l'Assessore Balocco aveva fornito una puntuale informativa rispetto alle varie linee di finanziamento per il rinnovo del parco mezzi per il TPL e per il treno (parte di quelle destinate alla linea della metropolitana torinese sono state anche oggetto di cronaca, come ha ricordato il collega Ferrentino).

Anche alla luce del fatto che la Linea 1 della metropolitana è in attesa della progettazione della Linea 2, che speriamo parta prima del periodo estivo, come da impegno della Città di Torino, noi riteniamo che già oggi sia sottodimensionato il numero dei treni rispetto al servizio, anche in relazione alle esigenze tecniche di manutenzione di cui i treni VAL hanno bisogno.

Per quanto riguarda i nuovi treni - i tempi che per la relativa produzione parrebbero coerenti con le due nuove fermate, di Fermi e Collegno centro - sarebbe necessario implementarli già adesso. Peraltro, sappiamo dall'informativa dell'Assessore che sono previste già oggi nuove carrozze (immagino che lo ribadirà lui stesso). Dal 2022 - le tempistiche collimerebbero con una commessa che si concluderà entro quest'anno - dovrebbero entrare in circolazione anche i treni che arrivano fino a Collegno; quindi sarebbero due gli step.

Naturalmente - lo ha già sottolineato il collega Ferrentino - il nodo torinese non è in contrapposizione col pendolarismo del resto della Regione. Anzi, il pendolarismo del resto della regione arriva e contribuisce sul nodo torinese, che, per questo motivo, deve essere efficiente, efficace e fluido (ne avevamo già parlato in Commissione).

Per quanto riguarda il ferro, dato che la Regione è in trattativa con Trenitalia (abbiamo parlato del protocollo per la proroga dei tre più uno, mentre si sta apprestando la gara), riteniamo che nell'implementazione dei mezzi per i pendolari Trenitalia debba essere direttamente coinvolta, soprattutto in questa fase di protocollo e di trattativa.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie a lei.

Ad entrambe le interrogazioni risponde, per la Giunta regionale, l'Assessore Balocco; prego.

BALOCCO Francesco, *Assessore ai trasporti*

Grazie, Presidente.

Bene, credo sia sempre utile il confronto per migliorare, eventualmente, le proprie posizioni e le proprie convinzioni.

A proposito del lavoro di squadra, vorrei precisare che la definizione di questi finanziamenti - o direi di buona parte di essi - è sempre stata concertata, sia in Commissione (com'è stato ricordato dalla Presidente Nadia Conticelli) sia con la Città metropolitana che con la Città di Torino, nel passato come nel presente.

Partiamo quindi dalla delibera CIPE del 3 marzo scorso, che autorizza la progettazione esecutiva dell'intera tratta di 3,7 chilometri. del completamento ad ovest della Linea 1 della metro, fino a Cascine Vica. Ma la stessa delibera finanzia solamente il primo lotto funzionale, che prevede esclusivamente le due prime stazioni di Certosa e Collegno. Infatti, a fronte di un finanziamento necessario di circa 300 milioni, sono disponibili 123,7 milioni: 90 dallo stanziamento del Decreto "Sblocca Italia" e 33,7 dai fondi FSC di competenza regionale deliberati appunto dal CIPE il 1° dicembre scorso.

Vorrei ricordare che, per quanto riguarda la vicenda della delibera CIPE che approva il progetto definitivo della tratta Fermi-Cascine Vica, lì sì, veramente, c'è stato un forte lavoro di squadra e devo ringraziare - l'ho già fatto nel passato con manifestazioni di stima nei suoi confronti - la struttura regionale, perché fu proprio la struttura regionale, la Direzione Opere pubbliche, a consentire in quell'occasione, nonostante dei problemi di procedura che erano stati ereditati dal passato, di portare a compimento la delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo, che permetteva di consolidare i 90 milioni dello "Sblocca Italia", che altrimenti sarebbero stati persi.

Detto questo, con la delibera del 1° dicembre 2016 sono stati allocati alla Regione, per quanto riguarda il completamento della metropolitana (Linea 1), 148 milioni sui 350-360 degli investimenti infrastrutturali previsti in quella delibera per ciò che attiene alla Regione. Questi fondi per la metropolitana torinese si scompongono in 33,7 - come ho già ricordato - per il completamento della tratta Certosa-Collegno centro (che si aggiungono ai 90, ripeto, dello "Sblocca Italia". Mancano i 170 per arrivare a Cascine Vica, tratta non ancora finanziata. Vi sono poi i fondi per il completamento della metro in direzione Lingotto-Bengasi (28,9): queste erano risorse che in un primo tempo dovevano essere individuate dal Comune di Torino e che poi, in mancanza di questo apporto, vennero allocate sugli FSC regionali con quella delibera. Nella stessa delibera, però, sono ancora previsti altri 28,6 milioni per l'acquisto di quattro treni metropolitani che serviranno, appunto, per l'estensione dell'esercizio fino a Bengasi, ma non solo.

Il ragionamento che ci ha portati a chiedere che i 57 milioni destinati all'acquisto di ulteriori otto treni necessari per integrare l'esercizio nella tratta Collegno-Cascine Vica e previsti nella stessa delibera CIPE fossero utilizzati per l'acquisto di materiale rotabile destinato invece all'esercizio sul SFM, ci è sembrata di buonsenso e legata alle reali necessità e alle tempistiche.

A proposito di tempistiche, la delibera CIPE del 3 marzo, infatti, autorizza l'avvio della progettazione esecutiva dell'intera tratta fino a Cascine Vica. Occorrono quindi i tempi tecnici necessari a realizzare la progettazione, quelli per bandire la gara e l'aggiudicazione dei lavori, quelli per la realizzazione dell'opera. Realisticamente o, meglio, ottimisticamente, per vedere realizzate le prime due fermate già finanziate serviranno almeno cinque anni (quindi occorre attendere fino al 2023, sostanzialmente); mentre, per il completamento fino a Cascine Vica, occorrerà prima individuare - ripeto - le risorse necessarie (circa 170 milioni), quindi è presumibile che i tempi siano molto più dilatati.

Acquistare quindi otto treni per tutta la tratta fino a Cascine Vica - e ricordo che il ciclo di programmazione dei fondi FSC 2014-2020 implica che i treni debbano essere pagati entro novembre 2019 e che questi sarebbero dimensionati per l'esercizio in una tratta non ancora finanziata - significherebbe avere treni inutilizzati per almeno qualche anno (tre-quattro anni

se basta, forse di più), quindi con il rischio di obsolescenza prima dell'entrata in esercizio, di fronte a tecnologie sempre in evoluzione. Peraltro, con i quattro treni già previsti da Bengasi per l'esercizio fino a Collegno, non servirebbero otto treni, ma ne basterebbero comunque due per mantenere l'attuale frequenza intorno ai due minuti.

Nel 2018 il reintegro della disponibilità dei treni a termine della revisione generale e l'acquisto di quattro nuovi treni consentirà di aumentare a 29, rispetto all'attuale dotazione di 25, il numero massimo di treni impegnati in linea. Con tale configurazione del parco la capacità massima offerta sulla tratta Fermi-Bengasi sarà di un passaggio ogni 120 secondi, corrispondente a circa 9.600 posti l'ora per direzione, di poco superiore a quella offerta dalla tratta Fermi-Lingotto prima dell'inizio dell'operazione di revisione generale. L'esercizio sulla tratta prolungata Bengasi-Collegno, effettuata con un impegno massimo di due treni in più e 31 totali, consente un'offerta massima di un passaggio ogni 124 secondi, corrispondente a 9.277 posti per direzione, allo standard di quattro posti per metro quadrato.

Questo implica però una programmazione che in questo momento non c'è ancora e che GTT sta in realtà realizzando. Infatti, questa scansione dei tempi non è ovviamente scaglionabile secondo le esigenze delle ore di punta rispetto alle ore di morbida: quando parlo di 120 secondi, quello è il tempo massimo che intercorre tra un convoglio e un altro; in ora di punta ovviamente questi tempi si riducono sensibilmente.

D'altra parte, c'è il tema del materiale rotabile per il ferro: la Regione, allo stesso tempo, ha estrema necessità di rinnovare il parco rotabile per l'esercizio ferroviario. Certo, in una fase di rinegoziazione del contratto per il Servizio ferroviario regionale metropolitano, tramite procedure di affidamento, poter contare su materiale rotabile di proprietà regionale significherebbe ottenere condizioni più vantaggiose e soprattutto evitare aumenti tariffari. Ha ragione la Consigliera Conticelli: si può chiedere - e si deve chiedere - ai contraenti (Trenitalia o altro soggetto) che risulteranno esercenti del servizio di fare investimenti, ma inevitabilmente questi investimenti verranno calcolati nel piano finanziario e quindi dovranno essere ammortizzati; e questo per forza di cose avrà delle ricadute sulle contribuzioni.

Tutto ciò non significa affatto che la Regione abbia rinunciato a finanziare i treni per la Linea 1, ma semplicemente che ne ha posticipato l'investimento sul prossimo ciclo di programmazione degli FSC o, anzi, come abbiamo già anche segnalato al Ministero, nella programmazione dei cosiddetti "Fondi Primo Ministro", che dovrebbero avere delle allocazioni in tempi relativamente brevi. C'è quindi anche questa possibilità.

In conclusione, però, ho detto che da questo confronto - che ovviamente approfondiremo in sede tecnica, nonché politica - si potrebbe individuare la possibilità di anticipare comunque almeno due treni sulla tratta fino a Bengasi, in modo da garantire un servizio efficiente già all'apertura di quel prolungamento.

È complicato questo argomento. In ogni caso, resta un altro tema da affrontare urgentemente: l'estensione della linea implica maggiori costi di esercizio e su questo, come sapete, ci sono seri problemi da parte di GTT.

*****

OMISSIS

(Alle ore 15.31 la Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta ha inizio alle ore 15.36)