

*(I lavori iniziano alle ore 14.35 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. 2135 presentata da Fluttero, inerente a "*Stato di sicurezza dei sistemi automatici dei passaggi a livello*"**

**Interrogazione a risposta immediata n. 2139 presentata da Valetti, inerente a "*Stato di avanzamento programma soppressione passaggi a livello in Piemonte*"**

#### **PRESIDENTE**

Passiamo alla trattazione dell'interrogazione a risposta immediata n. 2135 del Consigliere Fluttero, simile all'interrogazione n. 2139 del Consigliere Valetti.

Risponderà congiuntamente a entrambe le interrogazioni l'Assessore Balocco.

La parola al Consigliere Fluttero per l'illustrazione dell'interrogazione a risposta immediata n. 2135.

#### **FLUTTERO Andrea**

Grazie, Presidente.

Ovviamente l'intervento di fine seduta di stamane dell'Assessore ha già in parte anticipato una serie di dati e informazioni che sono quanto mai utili al Consiglio per avere ragguagli in merito al quesito che ho posto in questo *question time*, sollecitato dai drammatici eventi accaduti pochi giorni fa al passaggio a livello di Aré, frazione di Caluso.

Come tutti sappiamo, l'incidente è avvenuto non a causa - molto probabilmente, non a causa - di un problema del passaggio a livello, ma a causa di comportamenti non appropriati da parte di chi procedeva con un transito eccezionale sulla strada statale 26.

Essendo stato Sindaco di Chivasso, ricordo bene come l'eliminazione di quel passaggio a livello in frazione di Aré fosse da tempo inserita nel progetto, che già da molti anni aveva preso il via, di messa in sicurezza del tratto di strada statale 26 da Chivasso a Caluso. Essendo una strada statale, comprende anche il bypass di Aré attraverso una circonvallazione e il conseguente cavalca ferrovia, che avrebbe comportato l'eliminazione del passaggio a livello e tutto l'iter che ha portato negli anni alle varie sedi di Conferenza dei servizi fino all'approvazione del progetto definitivo esecutivo cantierabile, e solo l'anno scorso all'inserimento nel contratto di programma o nell'accordo tra Regione e ANAS per la realizzazione di quest'opera.

Resta il fatto che, come diceva correttamente questa mattina l'Assessore Balocco, la linea Chivasso-Aosta è una linea vetusta, che ha bisogno di significativi interventi di aumento della sicurezza che purtroppo per molti anni sono stati ritardati da una scelta sbagliata che la Regione Piemonte, nel periodo della legislatura 2005-2008, con Bresso Presidente, allora fece seguendo una richiesta della Regione Valle d'Aosta relativamente all'utilizzo dei 40 milioni che vennero stanziati nella finanziaria del 2007 approvata a novembre del 2006, riguardanti genericamente una voce di ammodernamento della linea Chivasso-Aosta.

Quella scelta ce la siamo trascinata per oltre dieci anni; scelta che aveva portato alla cosiddetta "lunetta" di Chivasso.

Devo dire, con grande soddisfazione, anche se tardiva che ho sentito finalmente definire ufficialmente con le mie orecchie quella una scelta sbagliata. Scelta che però ha fatto perdere molti anni e anche parecchi soldi, se è vero, com'è vero, che alcuni di quei 40 milioni sono stati utilizzati non per interventi di eliminazione di qualcuno dei numerosi passaggi a livello sulla linea Chivasso-Aosta o per un raddoppio selettivo quanto mai necessario, bensì per una serie di progettazioni su questa cosiddetta lunetta di Chivasso,

inutile e dannosa per il territorio piemontese.

Fatte queste premesse, l'obiettivo era ed è - credo che ne parleremo ancora opportunamente in Commissione - fare il punto della situazione non solo in questo caso sugli interventi di aumento della sicurezza, di eliminazione di taluni passaggi a livello e di qualche raddoppio selettivo sulla linea Chivasso-Aosta, ma un po' in generale sull'aumento della sicurezza sulle diverse linee ferroviarie che interessano il traffico passeggeri nella nostra regione e anche le tantissime intersezioni dei diversi livelli di viabilità che interagiscono con le reti ferroviarie.

La comunicazione di stamani dell'Assessore è stata, in parte, già utile a illustrare questo quadro. Credo che nella risposta alle due *question time* avrà l'opportunità di fornirci ulteriori elementi e confido in un utile lavoro di approfondimento in Commissione nelle prossime settimane, in modo che non solo noi, come Consiglieri, ma anche la comunità regionale, sia a conoscenza degli sforzi fatti per aumentare la sicurezza sulle linee ferroviarie e sulla viabilità della nostra regione.

## **PRESIDENTE**

La parola al Consigliere Valetti per l'illustrazione dell'interrogazione a risposta immediata n. 2139.

## **VALETTI Federico**

È un tema che ha già trovato, in parte, spiegazione nell'intervento di questa mattina dall'Assessore Balocco. Approfittavo del *question time* anche per chiedere delle piccole precisazioni riguardo l'intervento di stamattina.

L'interrogazione in oggetto, in realtà, chiede di dettagliare, stante l'elenco di opere e di progetti di rimozione di passaggio a livello elencati questa mattina dall'Assessore, lo stato di avanzamento di tali opere, premesso che vi è un cofinanziamento nazionale-regionale, in particolare, sulla linea Ivrea-Chivasso e sulla linea Torino-Pinerolo. Chiede altresì di fare luce sullo stato di avanzamento per capire se tutti i processi, anche di accordi di programma tra Comuni e Ferrovie, procedono speditamente o no, se ci sono dei rallentamenti e delle previsioni di consegna di questi progetti e dei lavori.

Inoltre, chiedevo di precisare in merito a una frase dell'Assessore, in cui si diceva che il protocollo prevede che vi sia anche uno studio di fattibilità della Città metropolitana per la rimozione di otto passaggi a livello sospesi.

Su quali linee insistono questi passaggi a livello?

## **PRESIDENTE**

La parola all'Assessore Balocco per la risposta.

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

Grazie, Presidente.

Per quanto riguarda l'intervento del Consigliere Fluttero, la questione della lunetta ha complicato molto la vicenda di quella linea. La questione è nata nel 2004 e poi, effettivamente, è ripresa nel 2008, anche dall'Amministrazione regionale piemontese ma, ripeto, su un accordo quadro sempre di competenza della Regione Valle d'Aosta.

Quando quest'Amministrazione si insediò, io approfondii il tema anche con il territorio e giungemmo molto presto alla conclusione che quell'opera sarebbe stata negativa sotto parecchi punti di vista. In realtà, l'opera era già ferma e bloccata, quindi quei 40 milioni, come ho detto stamattina, non erano totalmente finanziati. C'era anche il finanziamento per la lunetta di circa 25-26 milioni, ma non aveva avuto luogo. Sono invece andati avanti, come dicevo stamattina, i 13 milioni e mezzo circa che vennero finanziati dal contratto di programma sul resto della linea, ma anch'essi non sono stati totalmente usati e noi, più volte, abbiamo

chiesto alla Regione Valle d'Aosta di liberare la rimanenza di sette milioni e 200.

Visto che la procedura della rivisitazione dell'accordo quadro non dava risultati per tanti motivi, abbiamo scelto un'altra strada, cioè quella di definire, con il territorio, con i singoli Comuni, con Città metropolitana, con ANAS e con RFI gli interventi necessari su tutte la linea - sto parlando della linea Chivasso-Ivrea-Quincinetto - e si è arrivati al risultato, a fine 2017, con un lavoro complesso.

Non è semplice. Mettevi nei panni dei Comuni e dei Sindaci quando si tratta di chiudere un passaggio a livello, di trovare la soluzione giusta. È sempre molto complesso trovare anche il consenso con i proprietari, con chi deve usufruire di quelle strade e di quel passaggio. C'è voluto il tempo che c'è voluto.

Finalmente siamo alla conclusione. Ricordo che - l'ho detto stamattina - ANAS ha autorizzato la firma dei protocolli, quindi siamo in dirittura d'arrivo. Ovviamente, in seguito a questo protocollo, ci vogliono i finanziamenti.

I finanziamenti previsti, com'è stato detto, sono dieci milioni da parte della Regione (cinque milioni risorse proprie e cinque milioni FSC), ma occorrono almeno altri 25 milioni che devono essere finanziati da RFI, non tanto sul contratto di programma (benché la cifra sia simile non c'entra niente con i 25 milioni della lunetta), ma con interventi propri, come ricordava anche il Consigliere Valetti.

Credo che tutto questo si concluderà in breve tempo e spero si concluda, anche in breve tempo, l'intervento di ANAS, che non riguarda più, ovviamente, l'attraversamento di Caluso, che è già previsto e i lavori sono già stati consegnati (19 milioni a base d'asta e quant'altro), ma interessa invece Borgofranco. Ed è lì, Consigliere Valetti, dove c'è quest'accordo con la Città metropolitana, che provvederà alla stesura del progetto di intervento di cui poi ANAS si farà carico e che dovrà finanziare in contratto di programma. Questo per quanto riguarda la questione Chivasso-Ivrea-Quincinetto.

Per quanto riguarda il resto del Piemonte, richiamo la questione - perché si sta seguendo una stessa procedura, quindi anche qui un protocollo con i Comuni, con Città Metropolitana, con RFI, non con ANAS in questo caso - della linea Torino-Pinerolo. Mentre la linea Chivasso-Ivrea è considerata da RFI una linea secondaria e quindi non è previsto il finanziamento in toto degli interventi sui passaggi a livello, ed è per questo il motivo per cui non mettiamo a disposizione i dieci milioni di cui vi ho parlato, sulla linea Torino-Pinerolo, che anch'essa è una linea secondaria secondo le classificazioni RFI, stiamo seguendo una linea di finanziamento diversa.

Per essere ordinato, il protocollo dovrebbe essere chiuso entro giugno, mi dicono che si tratta di definire i finanziamenti. In questo caso, come anche su altre linee, il finanziamento dovrà essere tutto in carico a RFI, perché gli interventi sui passaggi a livello saranno considerati come interventi in anticipazione del raddoppio.

Come sapete, il raddoppio della Torino-Pinerolo ha un progetto molto molto oneroso (stiamo parlando di oltre 300 milioni), quindi ha qualche difficoltà a essere inserito totalmente nel contratto di programma.

Gli interventi sui passaggi a livello verranno considerati come anticipazioni di questa programmazione. Teniamo anche conto che uno dei punti più nevralgici, più importanti e più complessi è il passaggio a livello di Nichelino, su cui si è recentemente trovato un accordo anche con il Comune sulla modalità di passaggio. Però ci sono ancora ulteriori approfondimenti da parte di RFI.

Le modalità di finanziamento permettono, comunque, di andare avanti e sono già finanziati anche altri interventi importanti e complessi su altre linee del resto del Piemonte. Cito, semplicemente, come esempio, sulla Torino-Milano a Chivasso (l'ho citato stamattina), sulla Torino-Modane a Oulx, sulla Fossano-Cuneo a Centallo, sulla Novara-Domodossola a Borgomanero. Altri interventi sono previsti, per esempio, sui passaggi a livello di Vercelli inclusi nel protocollo che recentemente è stato firmato, teso alla riattivazione della Casale-Mortara e Casale-Vercelli.

## **PRESIDENTE**

Grazie, Assessore.

\*\*\*\*\*

OMISSIS

*(Alle ore 15.48 la Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)*

*(La seduta ha inizio alle ore 15.52)*