

(I lavori iniziano alle ore 14.09 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. 2321 presentata da Valetti, inerente a *"Interscambio servizio ferroviario - servizio metropolitano a Collegno. Progetto del prolungamento della linea 1 metropolitana di Torino"*

PRESIDENTE

Procediamo ora alla trattazione dell'interrogazione a risposta immediata n. 2321.
La parola al Consigliere Valetti per l'illustrazione.

VALETTI Federico

Grazie, Presidente.

Questo testo viene dopo aver analizzato i progetti delle stazioni metropolitane previste dal prolungamento della metropolitana 1 di Torino, Collegno e Cascine Vica, in particolare relativamente alla situazione dell'interscambio presso la stazione di Collegno. Vi è una fermata presso il Parco della Certosa che dista almeno 700 metri a piedi dalla stazione ferroviaria e crea dei problemi di mobilità alle persone che vogliono effettuare un interscambio tra la ferrovia SFM3 - che, ricordiamo, copre tutta la Val di Susa - e la metropolitana di Torino.

Ebbene, analizzando i progetti, abbiamo visto che vi sono numerose soluzioni (anche ex post e successive alla progettazione della metropolitana) che permettono delle facilitazioni per l'interscambio delle persone, ad esempio dei sottopassi pedonali e ciclabili che permettono di dimezzare almeno il tragitto compiuto dalle persone che adesso devono fare un certo giro anche piuttosto pericoloso per riuscire a raggiungere la stazione della ferrovia o, viceversa, la stazione della metropolitana.

In sostanza, questa è una grande opportunità per consentire alle persone di abbandonare l'auto, anche quelle che provengono da lontano, anche quelle che arrivano dalla Val di Susa o che hanno comodo in periferia accedere a una stazione delle ferrovie metropolitane. Crediamo che, dopo i successi mancati dell'interscambio Lingotto, per cui la metropolitana è lontana dalla stazione, dall'altro lato, cerchiamo di correggere il tiro e fare quello che si può, con una progettazione anche parallela a quella della linea di metropolitana, per agevolare l'interscambio delle persone.

Quello che chiediamo, dal momento che si tratta d'interventi che riguardano la mobilità ferroviaria e regionale e, quindi, di competenza dell'Assessorato ai trasporti della Regione, se la Regione ha valutato gli interventi infrastrutturali, per garantire un interscambio più facile tra ferrovia e linea metropolitana presso la Stazione di Collegno.

PRESIDENTE

Grazie, collega Valetti.
La parola all'Assessore Ferrari per la risposta.

FERRARI Augusto, Assessore regionale

Grazie, Presidente.
Gli elementi di risposta, Consigliere Valetti, sono stati direttamente forniti da Infratrasporti Torino

S.r.l.

L'attuale ubicazione della Stazione Certosa della tratta 3 Collegno-Cascine Vica della Linea 1 della metropolitana automatica di Torino, posta tra il muro di cinta del complesso della Certosa e il rilevato ferroviario della linea Torino-Modane in corrispondenza della Via Torino, nasce quale miglior compromesso tra i numerosi vincoli al tracciato.

I vincoli sono i seguenti: le difficoltà riscontrate nella stessa area in fase di scavo meccanizzato della galleria della tratta 1, dovute alla natura grossolana dei terreni, che hanno indotto al ricorso a metodi di scavo tradizionali più superficiali, che non permettono di sottopassare gli edifici; le esigenze di livelletta della Linea di metropolitana (pendenze, raggi di curvatura, interdistanza tra le stazioni); la necessità di posizionare la successiva stazione sul Corso Francia in adiacenza al Viale XXIV Maggio.

Il tracciato ha dovuto, quindi, svilupparsi al di sotto delle strade, mentre il posizionamento della stazione in corrispondenza della stazione ferroviaria avrebbe reso necessario sotto-attraversare dapprima edifici del complesso della Certosa, che sono vincolati, e successivamente, per il rientro della linea sul Corso Francia, edifici in corrispondenza al Viale XXIV Maggio.

L'esigua distanza tra il muro di cinta della Certosa e del rilevato ferroviario hanno poi reso pressoché obbligatoria la posizione della stazione, così come prevista in progetto. Allo stato attuale è stato avviato un tavolo di lavoro tra Regione Piemonte, Comune di Collegno, Infratrasporti Torino e RFI, per definire la soluzione più idonea per migliorare lo scambio intermodale tra ferrovia, metropolitana e *Movicentro*, anche attraverso interventi infrastrutturali.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore Ferrari.

OMISSIS

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

(La seduta ha inizio alle ore 15.35)