

*(I lavori iniziano alle ore 09.38 con l'esame del punto 1) all'o.d.g.,
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

OMISSIS

Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 48 presentata dai Consiglieri Bono, Andrissi, Frediani, Mighetti e Valetti, inerente a "Quali possibilità per un collegamento ferroviario Torino - Malpensa Aeroporto a costo zero?"

PRESIDENTE

Esaminiamo l'interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 48.
La parola al Consigliere Bono per l'illustrazione.

BONO Davide

Grazie, Presidente.

Ho inteso interrogare la Giunta su un altro tema di infrastrutture che si possono ritenere strategiche, per quanto riguarda la Regione Piemonte.

Si tratta di un progetto, un accordo di programma risalente alla delibera CIPE del 2001 che, ai sensi della Legge Obiettivo, aveva approvato un insieme di progetti ferroviari riguardanti il "Corridoio Plurimodale Padano", tra cui l'accessibilità ferroviaria Malpensa.

E' un tema molto sentito poiché, trattando anche collegamenti con l'aeroporto lombardo, riguarda direttamente anche la questione dell'aeroporto torinese e il suo possibile sviluppo in relazione a quanto abbiamo audito in II Commissione, riguardante la proprietà dei due aeroporti: il milanese e il torinese.

Il progetto prevede quattro punti, quattro diversi interventi. Il primo riguarda il raddoppio della linea che da Novara va a Seregno, quindi verso la Lombardia, collegandosi poi anche all'aeroporto di Malpensa.

Gli altri tre interventi invece riguardano: il collegamento con la linea Alta Velocità, che passa poco fuori dall'abitato di Novara; la tangenziale stradale - praticamente una bretella - ad ovest dell'abitato di Galliate; mentre l'ultimo progetto, che però non è in progetto definitivo, quindi non è neanche immediatamente cantierabile ai sensi dello "Sblocca Italia", riguarda il collegamento pedonale tra la stazione autostradale Novara Est (il casello dell'autostrada) e le stazioni Alta Velocità e l'ipotetica nuova stazione - Ferrovie Nord Milano - di Novara.

Non vado oltre nei dettagli perché sono sicuramente note all'Assessore e agli uffici che hanno fornito la risposta, tuttavia riteniamo che oggi sia difficile ipotizzare una nuova stazione ferroviaria ad Alta Velocità a Novara, in quanto distante 40 chilometri da Milano. Questo vorrebbe dire che i nostri sistemi di Alta Velocità diventerebbero poi degli Intercity, più che delle Alte Velocità, così come avevamo già avuto modo di contestare in Emilia Romagna nella realizzazione della fermata di Reggio Emilia (secondo me un obbrobrio dal punto di vista di distanza chilometrica per quanto riguarda l'Alta Velocità).

Interroghiamo quindi la Giunta per sapere, innanzitutto, lo stato dell'arte, in particolare delle risorse, perché i progetti sappiamo che sono definiti per tre interventi su quattro; e poi per sapere se sono stati presi in considerazione, già da oggi o da ieri, dei collegamenti rapidi verso Novara Malpensa con i regionali veloci, e quindi con il cadenzamento rispetto a Novara

per la linea per Seregno, oppure con un Freccia Rossa che già faceva questo tragitto quando c'erano le Olimpiadi, cioè che esce a Novara dal tracciato dell'Alta Velocità, arriva a Novara, fa inversione di marcia e va a nord verso Novara Malpensa.

Questo, a costo zero, potrebbe già dirci qual è l'utenza interessata ad un treno del genere, prima di fare gli interventi.

Grazie.

PRESIDENTE

Prego, Assessore Balocco.

BALOCCO Francesco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente.

Per quanto riguarda i punti 1, 2 e 3 dell'interrogazione, mi paiono molto utili, perché fanno riferimento all'introduzione, tra Novara e Malpensa, di coppie di treni diretti, specificando anche che siano organizzati come orario, in modo da rispettare la coincidenza con i treni provenienti da Torino e viceversa.

Mi pare che questi aspetti siano assolutamente accoglibili. Essendo, però, una linea assegnata alle competenze della Regione Lombardia, sarà cura dell'Assessorato attivare i necessari rapporti con le due Regioni, affinché vengano esaminate tutte le possibili iniziative volte all'introduzione dei servizi richiesti.

Per quanto riguarda, invece, gli aspetti infrastrutturali, do lettura di una risposta dettagliata da parte degli uffici.

Per quanto concerne la possibilità di effettuare i collegamenti diretti tra Torino e Malpensa, si conferma che il collegamento di cui sopra, senza l'effettuazione di manovre di stazione, è possibile solo per i treni che provengono da Torino sulla linea storica, in quanto, all'atto della revisione del nodo di Novara, che ha visto la realizzazione del nuovo assestamento della linea ferroviaria Ferrovie Nord Novara-Seregno, con relativo nuovo fabbricato stazione, è stato realizzato un collegamento binario unico che consente, ai treni provenienti da Torino sulla linea storica, di innescarsi direttamente sulla linea Novara-Seregno.

Tale collegamento, come detto a binario unico, dispone di tutte le attrezzature di sicurezza e quindi possono essere assolutamente gestite.

Ai fini dell'esercizio del collocamento, quindi, è sufficiente installare l'apparecchiatura necessaria, ripartire i costi tra RFI e FMN, e il collegamento dovrebbe essere risarcito a tutti gli effetti e gli accordi di cui sopra potranno essere concretizzati.

Se si deciderà di effettuare realmente il collegamento, si definirà il tipo di esercizio.

Noi, ovviamente, lo solleciteremo.

Per i treni che invece provengono da Torino sulla linea Alta Velocità, è possibile sfruttare il collegamento già utilizzato nel periodo delle Olimpiadi, ma è necessario, ora come allora, prevedere una manovra di girobanco per impegnare il raccordo sopraccitato e procedere in direzione Malpensa-Seregno sulla linea Ferrovienord. Tutto ciò in attesa che vengano realizzati gli interventi relativi all'Accesso Novara-Malpensa.

Opere infrastrutturali-legge obiettivo: la Regione, con delibera 29 settembre 2003, n. 75, aveva espresso parere favorevole condizionato sul progetto preliminare "Accessibilità ferroviaria Malpensa-Novara, linea Novara-Seregno".

La successiva approvazione del progetto è avvenuta con la deliberazione CIPE del 2005 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 4 novembre 2005.

Con delibera di Giunta, la Regione Piemonte avrebbe espresso le proprie valutazioni sul progetto definitivo, rimandando al Ministero delle Infrastrutture il prosieguo dell'iter procedurale (questo nel marzo 2009). L'intervento è ad oggi ancora in fase di istruttoria presso il MIT, pertanto non è ancora approvato e finanziato da parte del CIPE.

L'istruttoria regionale aveva portato ad evidenziare alcune carenze nel progetto definitivo e a formulare, da parte delle competenti Direzioni, le proposte di adeguamento (prescrizioni e varianti migliorative).

Per quanto concerne l'intervento denominato "Collegamento pedonale fra le Stazioni Nord e l'Autostrada", di cui al punto 3) del protocollo d'intesa, si era ritenuto che sussistessero i presupposti per l'intesa sulla localizzazione, nonché per l'espressione del parere favorevole, ai fini della successiva approvazione del relativo progetto preliminare.

Per quanto riguarda lo stralcio del Naviglio, le sottoporro la risposta scritta: da questo punto di vista, si è giunti praticamente alla cantierabilità dell'opera, che però compete a Ferrovienord, Regione Lombardia.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore.

OMISSIS

*(Alle ore 10.06 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto 1) all'o.d.g.,
inerente a "Svolgimento interrogazioni ed interpellanze")*

(La seduta ha inizio alle ore 10.07)