

(I lavori iniziano alle ore 14.30 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

Interrogazione a risposta immediata n. 87 presentata dal Consigliere Valetti, inerente a "Posizione della Regione in merito al Tunnel di Corso Grosseto"

PRESIDENTE

Iniziamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 87, inerente a "Posizione della Regione in merito al Tunnel di Corso Grosseto", presentata dal Consigliere Valetti, che ha chiesto la parola per l'illustrazione.

Prego, ne ha facoltà.

VALETTI Federico

Grazie, Presidente.

Questa interrogazione fa seguito ad un'indagine personale condotta dal nostro Gruppo in merito ad alcune opere che si proponevano come "risolutive" del nodo della Torino-Ceres, e quindi del ricongiungimento di tale linea, che staziona anche a Caselle, con il resto della rete ferroviaria metropolitana.

Abbiamo approfondito, quindi, sia il progetto che è stato oggetto di bando di gara da parte della Regione, sia i progetti alternativi e le soluzioni proposte da associazioni o comitati di territorio, sufficientemente approfonditi da essere presi in considerazione.

Il bando è stato aggiudicato da poco, quindi si attende giusto la stipula del contratto con la società aggiudicataria. Nonostante ciò, vorremmo sottoporre alla vostra attenzione delle riflessioni (alcune delle quali già approfondite in via del tutto personale con l'Assessore) in merito al fatto di considerare la questione del trasporto ferroviario torinese dal punto di vista globale, con una visione sul lungo periodo e con un'attenzione a tutte quelle opere che potrebbero completare l'intero sistema di trasporto pubblico, che si basa su dorsali ferroviarie e metropolitane interrate, con il sostegno delle linee bus di superficie.

In particolare, abbiamo preso in considerazione un progetto che ha verificato innanzitutto la fattibilità tecnica di recuperare delle ferrovie esistenti in ambito urbano, come il "Trincerone", che prosegue la linea Torino-Ceres da Piazza Baldissera verso il centro, in direzione Porte Palatine. Tale ferrovia è inutilizzata da decenni: praticamente è stata interrotta, murandola con la costruzione del passante ferroviario.

Esiste comunque una fattibilità tecnica a ripristinare questa linea, perché ci sono sia le condizioni dimensionali che di carico portante per pensare alla sua riapertura con una direzione verso il centro. È stata anche fatta una stima molto spannometrica dei possibili costi: dal momento che parliamo di una struttura quasi interamente esistente, si tratta di interrare un pezzo molto breve, probabilmente inferiore al chilometro, e ciò consentirebbe di creare una linea di supporto che porta verso il centro arrivando da Ceres.

La stima dei costi è decimante inferiore o comunque competitiva con l'opera che, invece, è stata presa in considerazione dalla Regione sin dalla passata legislatura.

Altre considerazioni riguardano il fatto di intervenire in modo pesante sulla infrastruttura ferroviaria urbana in un momento in cui c'è grande penuria di risorse, specialmente sul trasporto pubblico, e siamo di fronte a dei tagli (in alcuni casi a delle proroghe) sugli investimenti nei mezzi di trasporto e nei bus.

Non va inoltre sottovalutato l'impatto sul territorio, perché parliamo di una galleria di circa 2,7 chilometri che scorrerebbe sotto l'asse di Corso Grosseto, che è la via principale di accesso a nord, che mette in comunicazione la zona ovest con la zona est della città. È dunque prevista una cantierizzazione di molti anni, con notevoli disagi per la viabilità.

Tutto questo per introdurre una sola nuova fermata in periferia, inserendo il traffico proveniente da Ceres e da Caselle nel passante ferroviario già esistente (Trincerone), aspetto che comporta, comunque, delle problematiche di gestione del traffico e non aggiunge molto alla copertura stradale (in definitiva, si parla di una sola fermata in più in periferia).

Dal punto di vista del traffico ferroviario e di come lo stesso permea le zone centrali, non cambia praticamente nulla, perché abbiamo sempre i soliti assestamenti.

PRESIDENTE

Consigliere Valetti, le ricordo che sono previsti tre minuti per l'illustrazione dell'interrogazione. Lei sta intervenendo ormai da cinque.

VALETTI Federico

Concludo, Presidente.

Ci sono delle opere che noi consideriamo prioritarie e di costo inferiore. Ad esempio, si poteva valutare semplicemente l'interscambio tra le stazioni Dora GTT e la Dora passante, e l'accelerazione dei lavori sulle stazioni non ancora completate, come quella di Zappata, e l'allestimento migliore della stazione di Madonna di Campagna.

Attendiamo una risposta in tal senso per capire se c'è perlomeno la volontà di valutare delle opere alternative a questa soluzione molto dispendiosa. Grazie.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Balocco, per la risposta.

BALOCCO Francesco, Assessore ai trasporti

E' chiaro a tutti che, per quanto possa essere suggestiva questa proposta, a questo punto risulta evidentemente non opportuno, non efficace e non economico inserire l'ennesima alternativa di progetto. Si evidenzia che il progetto dell'intervento in oggetto è già in fase avanzata, anzi, non solo è di attuazione, ma negli anni è già stato sottoposto al vaglio di tutte le amministrazioni pubbliche competenti, sono state rilasciate tutte le autorizzazioni del caso, pareri, nulla osta e altri atti di assenso comunque denominati.

Questa relazione - consegnerò questa lunga relazione agli interroganti - fa un po' la cronistoria di tutto questo progetto. Allo stato attuale, siamo, ormai, alla fase di aggiudicazione; anzi, in data 19 agosto 2013, il soggetto attuatore SCR ha indetto la gara per l'appalto integrato dell'intervento, con importo a base d'asta di 130 milioni 985 mila euro.

In data 26 agosto 2014, cioè un anno dopo, il soggetto attuatore SCR ha aggiudicato in via definitiva ed efficace l'appalto integrato a favore di Itinera SpA-CCC Soc. Cooperativa, per un importo pari a 100 milioni 997 mila euro.

Si prevede, in particolare, che il progetto esecutivo sarà predisposto e approvato entro aprile 2015 e che i lavori di realizzazione verranno avviati ad aprile 2015 e si concludano entro l'aprile 2018.

Per quanto riguarda gli aspetti economici-finanziari, il valore del quadro economico di spesa dell'opera in progetto ammonta a 180 milioni, IVA inclusa, e la sua copertura finanziaria risulta già stata approvata e garantita rispettivamente a carico dello Stato e della Regione Piemonte.

A questo punto, è evidente che quel progetto - che, ormai è in fase di realizzazione - non sarebbe assolutamente opportuno bloccarlo, anzi direi che sarebbe impossibile, non possiamo fare altro che augurarci che vada in porto. Infatti, questo progetto, per quanto possa essere ancora trattato, è stato discusso per almeno dieci anni ed è la soluzione definitiva per collegare il sistema ferroviario piemontese anche all'aeroporto di Caselle. Non solo, conclude anche da un punto di vista urbano e interrurbano la progettualità del sistema ferroviario metropolitano, almeno per quanto riguarda quella tratta.

L'ipotesi testé illustrata può anche essere suggestiva; potrebbe in qualche misura, a fronte di risorse utilizzabili, cosa che in questo momento è perlomeno difficile, essere un'ulteriore integrazione del sistema. Però, dire che quest'ipotesi presentata possa in qualche modo interconnettersi con il sistema di metropolitana credo sia problematico, se non altro perché il sistema della metropolitana torinese - almeno per quanto riguarda la sua linea 1, di cui speriamo, anche attraverso lo Sblocca Italia, si venga a prevedere il completamento verso la parte ovest del sistema urbano torinese - come si sa, non è su rotaia di caratteristica ferroviaria.

OMISSIS

(Alle ore 15.24 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta ha inizio alle ore 15.26)