

(I lavori proseguono alle ore 14.00 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

Interrogazione a risposta immediata n. 1480 presentata da Canalis, inerente a "Rischio saturazione per il passante ferroviario di Torino?"

PRESIDENTE

Iniziamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 1480.
La parola alla Consigliera Canalis per l'illustrazione; ne ha facoltà per tre minuti.

CANALIS Monica

Grazie, Presidente.

È un question time abbastanza tecnico. Riguarda il trasporto ferroviario, in particolare il Passante ferroviario di Torino, un'opera inaugurata nel 2012, dopo più di due decenni di cantieri che hanno interessato il tratto molto lungo tra Torino Lingotto e Torino Stura, un tratto che implica più di 13 chilometri di percorrenza. Si tratta, quindi, di una grande opera.

Mediante i fondi del PNRR è previsto – semmai arriveranno questi fondi, mi permetta la battuta – di realizzare le nuove stazioni di Dora, Zappata, San Paolo e Le Gru-Quaglia. Con la realizzazione di queste o, meglio, con l'implementazione di queste quattro stazioni ferroviarie si andrebbe a completare il Passante ferroviario e a potenziarne l'opportunità e la possibilità di transito.

Inoltre, il 9 dicembre 2023 è previsto il completamento dell'interconnessione con la linea Torino-Ceres, che andrà ulteriormente a integrarsi con gli interventi che ho descritto.

Lo scorso 9 maggio, in occasione della risposta a un'altra mia interrogazione a risposta immediata riguardante l'ingresso nel mercato italiano della Société Nationale des Chemins de fer Français, l'Assessore regionale ai trasporti Marco Gabusi (che saluto) dichiarò qui in Consiglio regionale che dubitava che nel nodo di Milano e in quello di Torino potesse passare ancora uno spillo, dando quindi un messaggio di forte saturazione e impossibilità di accrescimento del transito nel Passante ferroviario di Torino.

Qualora questa saturazione venisse confermata, potrebbe compromettere l'utilità per investimenti in nuove stazioni e il complessivo completamento del servizio ferroviario metropolitano. Questa compromissione porterebbe, in prospettiva, a gravi ripercussioni sulla qualità del trasporto pubblico, non solo per la città di Torino, ma per l'intero territorio regionale.

A questo punto vorrei chiedere una chiarificazione all'Assessore, per capire qual è l'attuale livello di saturazione e di criticità di traffico del Passante ferroviario di Torino.

Grazie.

PRESIDENTE

Ringraziamo la Consigliera Monica Canalis per l'illustrazione e la Giunta ha chiesto di rispondere all'interrogazione delegando l'assessore Marco Gabusi.

Prego, Assessore; ne ha facoltà per cinque minuti.

GABUSI Marco, *Assessore ai trasporti*

Grazie, Presidente.

Come ha detto la Consigliera Canalis, è un argomento molto tecnico e evidentemente la mia battuta ha un fondo di verità; una verità che poi si riscontra negli aspetti tecnici che cercherò di elencare in maniera puntuale, in modo da far comprendere come la battuta risulti veritiera.

Nella tratta del Passante tra Torino Stura e Torino Lingotto negli orari di punta, ossia quelli dove abbiamo le richieste di mettere i treni, se dobbiamo definirla satura dal punto di vista tecnico di quello che viene definito da Rete Ferroviaria Italiana, non possiamo definirla satura, perché c'è spazio, naturalmente in orari che, purtroppo, i treni circolanti non sono così appetibili: parliamo delle cosiddette "ore di morbida".

L'evoluzione prevista per i servizi SFM, formalizzata tra Regione Piemonte e RFI nell'Accordo Quadro, prevedono, oltretutto, l'aggiunta di nuove relazioni nella tratta tra Torino Porta Susa e Torino Rebaudengo Fossata per la direzione verso Torino Caselle Aeroporto, prevedendo a regime sino a un massimo di 12 treni/h per direzione. Nella tratta successiva tra Torino Rebaudengo Fossata e Torino Stura, in ragione delle nuove diversioni di SFM verso Caselle Aeroporto e Germagnano, a regime sono attesi otto treni/h, perché gli altri 4, evidentemente, non passano nel nodo. Medesimo traffico nell'ora di punta è atteso nella tratta tra Torino Lingotto e Torino Porta Susa.

Al fine di consentire gli scenari di sviluppo di cui sopra, in coerenza con la realizzazione delle nuove fermate di Torino Dora e Torino Zappata, che non inficeranno sulla capacità complessiva, in quanto assegnate a tutte le relazioni mantenendo l'attuale omotachia dei servizi, saranno potenziati i sistemi di distanziamento tra treni al seguito, incrementando la capacità della tratta in esame sino a 12 treni/h per senso di marcia.

In aggiunta è previsto un upgrade tecnologico dei sistemi di gestione della circolazione della linea, realizzando nuovi apparati computerizzati nelle stazioni di Porta Susa e Stura, con benefici della regolarità, una minore incidenza dei guasti e maggiore flessibilità operativa. Inoltre, per la medesima finalità sarà oggetto di revamping il sistema di distanziamento anche nelle tratte limitrofe (Torino Stura-Torino Rebaudengo Fossata e Torino Porta Susa-Torino Lingotto), così che tutta la linea Passante sia già predisposta tecnologicamente per ulteriori potenziamenti di capacità conseguibili con l'implementazione del sistema ERTMS, previsto dal Piano Nazionale di RFI (il sistema di controllo satellitare).

In aggiunta ai potenziamenti sulla linea Passante sono previsti i seguenti progetti di potenziamento infrastrutturale e tecnologico: il nuovo collegamento diretto tra Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa, con due nuovi binari lungo la tratta, che consentirà l'eliminazione delle interferenze tra i treni Regionali Veloci e l'Alta Velocità rispetto all'SFM3 all'SFM5; la banalizzazione e il nuovo sistema di telecomando della linea nella tratta Torino Rebaudengo Fossata e Ciriè in progettazione esecutiva a cura della società SCR; gli interventi nella stazione di Torino Aeroporto Caselle per movimenti contemporanea di arrivo e partenza; il nuovo sistema di distanziamento tra Bivio Settimo-Settimo-Chivasso, sulla linea storica Torino-Milano insieme ai collegamenti da Milano, Aosta e Biella, oltre ai segmenti lunga percorrenza (Eurocity, Intercity) e treni merci. Questo per quanto riguarda la parte tecnica, che fornirò in dettaglio, in maniera che si possa leggere puntualmente.

Teoricamente può essere plausibile affermare che non è una linea satura e che è una linea in cui ci saranno ancora treni negli orari richiesti, quindi dalle 7 alle 10 del mattino, dalle 12 alle 14 e dalle 17 alle 19. Tuttavia direi, anzi RFI dice, che da lì non ci passa più neanche uno spillo.

PRESIDENTE

Ringraziamo l'Assessore Marco Gabusi per la risposta.

(omissis)

(Alle ore 14.31 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta inizia alle ore 15.11)