

*(I lavori iniziano alle ore 9.37 con l'esame del punto all'o.d.g.
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

(omissis)

Interrogazione indifferibile e urgente n. 1523 presentata da Canalis, inerente a "Linea ferroviaria Torino-Ceres"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori con l'esame dell'interrogazione indifferibile urgente n. 1523.
La parola alla Consigliera Canalis per l'illustrazione.

CANALIS Monica

Grazie, Presidente.
Torniamo su un argomento che è già stato oggetto di numerose...
Non so se si sente, Presidente.

PRESIDENTE

Scusate, colleghi. In aula il silenzio c'è; chiediamo se fuori è possibile mantenere un po' di silenzio.

Prego, collega. Proceda.

CANALIS Monica

Grazie.

Dicevo che la linea ferroviaria Torino-Ceres è un argomento che è già stato oggetto di numerose interrogazioni nei mesi passati.

Sappiamo che anche sul territorio non solo gli amministratori comunali, ma numerosi comitati e gruppi di cittadini, anche molto qualificati, come l'Osservatorio Torino-Ceres, hanno seguito questo argomento per assicurarsi che l'operato della Regione andasse nella direzione desiderata.

Stiamo parlando di una linea ferroviaria che collega il capoluogo provinciale e regionale con un numero davvero grande di Comuni: Venaria Reale, Borgaro, Caselle, Torinese, San Maurizio Canavese, Cirié, Nole, Mathi, Balangero, Lanzo, Germagnano, Traves, Pessinetto, Mezzenile e Ceres. Davvero è un'eredità importante del passato questa capillarità e prossimità delle nostre linee ferroviarie e la Torino-Ceres ne è forse uno degli esempi più significativi e anche più simbolici, proprio perché da un capoluogo urbano raggiunge le aree interne montane

e più periferiche. Intorno alla riattivazione di questa tratta ferroviaria credo che si concentri un significato politico che va anche al di là di questo territorio specifico.

Dal 2007, questa linea ferroviaria è stata esclusa dalla rete ferroviaria nazionale a causa dei lavori del passante ferroviario di Torino, che comporterebbe un collegamento di 2,7 chilometri tra la nuova stazione Grosseto e la stazione Rebaudengo; attendiamo un ripristino ormai da 16 anni. Il collegamento, atteso dal 2007, era previsto che venisse attivato nel corso del 2022, ma le ultime informazioni dicono che la fine dei lavori di sistemazione dovrebbe essere slittata a gennaio del 2024.

L'interrogazione verte soprattutto su un documento che è stato divulgato dal Gruppo Torinese Trasporti (GTT) nello scorso mese di giugno 2023; è un'edizione straordinaria del Prospetto Informativo della Rete (PIR-2024), in cui si danno alcune indicazioni sulla banalizzazione della tratta ferroviaria, sulla installazione dell'SCMT su questa tratta ferroviaria, e anche sulla velocità che dovrebbe essere prevista.

Ho posto tutta una serie di domande, ben otto, all'assessore Gabusi, che leggo molto velocemente...

PRESIDENTE

Collega, le devo chiedere di concludere, perché il suo tempo è scaduto da un minuto.

CANALIS Monica

Comunque sono otto domande e penso che l'Assessore avrà modo di riprenderle nelle sue risposte.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie a lei.

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente.

Eviterò di superare il limite leggendo velocemente le risposte in maniera sintetica, dicendo che però – ne abbiamo già parlato molte volte – alcune cose non tanto ai Consiglieri, quanto al mondo che ci gira intorno. Probabilmente non vogliono entrarvi ed è legittimo quando uno fa politica, più che altri ruoli. Ad esempio, sulla prima domanda sullo slittamento al gennaio 2024 dell'opera di collegamento, che è la prima domanda, la più cruciale, della collega Canalis.

La realizzazione del passante di corso Grosseto, così come pensato e progettato, non era sufficiente per consentire l'interconnessione della rete ferroviaria nazionale. Per tale motivo, Regione e RFI hanno richiesto e ottenuto un finanziamento di ulteriori 140 milioni di euro per la linea Torino-Ceres e canavesana nell'ambito del PNRR.

Basta questo per dire che il progetto è cambiato rispetto a quello di dieci anni fa e che quindi gli stessi lavori non sono più compatibili. Il cronoprogramma è cambiato, perché ci sono più lavori, anche quello di banalizzazione, quindi è evidente che i lavori sono traslati di un anno rispetto al progetto iniziale, che però – ci tengo a ribadirlo, perché tutti lo devono sapere e non

può essere smentito da nessuno – non avrebbero consentito di interconnettere la linea alla rete nazionale, cioè avremmo fatto milioni di lavori (185), senza poter collegare le linee perché RFI non era in grado di rispettare le linee guida nazionali.

Non voglio dare colpe a nessuno, ma questo è il dato di fatto.

L'altra domanda è relativa al subentro di RFI previsto per il 16/12/2023, mentre la ripresa dell'esercizio è prevista per il 10/12/2023. C'è da spiegare che l'esercizio commerciale riprende con la conclusione delle prove che Trenitalia effettuerà sulle linee a seguito della messa in esercizio. L'autorizzazione da parte di ANSFISA, secondo quello che sappiamo e che abbiamo seguito con riunioni periodiche, arriverà il 10 dicembre; c'è una settimana di totale stop di attività, non possiamo toccare neanche un bullone, perché sarà la settimana in cui cambierà il gestore e, quindi, da GTT la competenza passerà a RFI.

Dalla settimana successiva potremmo incominciare le prove, quindi indicativamente il 16 dicembre Trenitalia potrà cominciare le prove su una linea che non è mai stata esercitata da Trenitalia e abbiamo visto cosa vuol dire sulla Asti-Alba e sulla Casale-Mortara, per circa una dozzina di giorni. Poi andremo a finire all'interno delle vacanze di Natale, quindi la data prevista è quella dell'8 gennaio.

La domanda successiva è se nel tratto montano della linea tra Germagnano e Ceres è previsto un potenziamento del servizio in esercizio ferroviario durante tutto l'anno.

L'esercizio ferroviario sulla tratta riprenderà con l'installazione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), collegando Ceres con il resto del servizio ferroviario metropolitano. Il servizio è previsto in questi termini, naturalmente, come vedremo nelle domande successive, quando ci sarà la possibilità di farlo, perché anche qui ci sono norme nazionali che, come abbiamo visto con il passaggio a livello di Volpiano, sono bloccanti nel momento in cui non riusciamo a rispettarle a livello di rete nazionale, mentre invece sulle reti concesse come quelle che sono fino a oggi la Torino-Ceres si poteva esercitare servizio.

La domanda 4) è in tema di deroghe, anche parziali, alle limitazioni sulla tratta Ceres-Germagnano.

La Regione si è adoperata nei confronti di RFI per la definizione degli elementi prodromici alla prestazione della riclassificazione AC3 della linea ad ANSISA (Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria).

A tal fine, si sono altresì reperite le risorse per mettere a norma alcuni attraversamenti della linea per renderli compatibili con il nuovo peso assiale della linea nel suo complesso.

Il peso assiale e gli attraversamenti binari, come è capitato a Volpiano, sono gli interventi che servono e che vanno concordati, però in alcuni posti, e penso soprattutto a Traves, come dirò nella successiva risposta, ci sono i passaggi a livello chiusi, ma si deve comunque prevedere la possibilità di raggiungere le case. Non sono aspetti banali e stiamo concordando con i Sindaci e con RFI una progettazione che ci consenta di farlo: non tanto le risorse, che abbiamo a disposizione, ma la progettazione, per evitare che qualcuno rimanga intercluso.

A che punto sono i lavori d'installazione del SCMT? L'SCMT sarà attivo da subito sulla linea gestita da RFI, quindi fino a Cirié. Sulla tratta "montana" Regione e RFI stanno lavorando per mettere a norma i passaggi livelli nel breve periodo e attivare l'SCMT su tutta la linea.

A chi spettano i lavori di banalizzazione dei binari? Per l'intervento in argomento è in via di perfezionamento il progetto esecutivo, alcune lavorazioni, quali l'informazione al pubblico e parte degli impianti ACC, sono state anticipate nell'ambito dei lavori dell'interconnessione, la cui attivazione è prevista entro fine 2025.

È un finanziamento di 15 milioni di euro che abbiamo ottenuto partecipando a un bando dell'Unione Europea, *Connecting Europe Facility*, che ci consentirà di banalizzare i binari. Può sembrare una stupidaggine, ma è la possibilità di viaggiare sia sul binario di destra sia sul

binario di sinistra in ambo le direzioni. È tanto, perché ci sono linee importanti in Piemonte che ancora oggi non ce l'hanno. Questo consentirà una stabilità del servizio importante.

La tipologia dei treni prevista (anche su questo erano uscite notizie particolari e strane), in una prima fase è Pop-Jazz fino a Cirié e Minuetto da Cirié a Monte.

Quali azioni sono previste per trasformare Cirié in “Stazione Porta”?

L'Amministrazione regionale ha da subito ascoltato e sentito i Comuni delle Valli di Lanzo, non solo Cirié, ma anche Caselle e tutti quei Comuni delle valli, e ha definito, nella sua programmazione strategica, la “Stazione Porta” a Cirié.

Il sottopasso è stato finanziato e affidato al Comune di Cirié, che sta seguendo la progettazione (crediamo che in pochi mesi arriveremo al progetto esecutivo, quindi alla cantierabilità) con un finanziamento di oltre dieci milioni di euro. Quello sarà – è già stato assegnato al Comune di Cirié, quindi è una certezza – l'investimento che ha reso possibile la Stazione Porta, altrimenti, con il cadenzamento previsto a regime, il passaggio a livello di Cirié sarebbe stato sempre chiuso.

PRESIDENTE

Ringraziamo l'Assessore Marco Gabusi per la risposta.

(omissis)

(Alle ore 10.35 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")

(La seduta inizia alle ore 10.50)