

(I lavori proseguono alle ore 14.10 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. 1677 presentata da Gallo, inerente a "SFM. Quando partiranno gli interventi per collegare le valli Olimpiche? Occorre chiarezza sul tema"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 1677.

Ha chiesto di illustrare l'interrogazione il Consigliere Gallo, che ha facoltà di intervenire per tre minuti.

GALLO Raffaele

Grazie, Presidente.

Abbiamo depositato il *question time* anche a seguito dell'apertura – finalmente – del tratto di corso Grosseto, quindi del collegamento diretto da Torino a Caselle; ma non solo, delle Valli di Lanzo e del primo quadro evolutivo del SFM che, rispetto a com'era stato pensato e avviato un po' di anni fa, oggettivamente trasforma e rivoluziona in gran parte il servizio, soprattutto nella Città metropolitana. Non solo. In questa prima fase, in questo primo quadro evolutivo, abbiamo anche visto come le due linee che arrivano da Alba e da Fossano (lei ne sarà contento, Consigliere Martinetti, com'era contento l'Assessore Icardi) sono direttamente collegate: la SFM4 e la SFM7, invece di fermarsi a Stura, entreranno nel tunnel di corso Grosseto e arriveranno fino all'aeroporto, collegando direttamente il Cuneese, territorio turistico e importante, all'aeroporto.

Nel collegare, con queste due linee, il Cuneese all'aeroporto, collegheremo tutte le Valli di Lanzo e gran parte della zona di Torino nord nel sistema ferroviario metropolitano.

È evidente, però, che il completamento vero del SFM avverrà con ulteriori quadri evolutivi successivi, cui si arriverà, passo dopo passo, con interventi infrastrutturali, finanziati, annunciati e programmati da anni, di cui si vede adesso l'inizio. Comprendono tutti i lavori della nuova SFM5 e i lavori della nuova tratta della galleria Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa, che permetterà di incrementare i flussi dei treni nel tunnel. In questo modo finalmente si porteranno anche le valli olimpiche, che oggi entrano nel SFM, fino a Caselle.

Oggi, infatti, le due linee SFM3, sia quella da Bardonecchia sia quella da Susa, che arrivano a Torino, rimangono scollegate dall'aeroporto perché ci sono problemi tecnici di collegamento con il sottopasso di corso Grosseto. Oggi, quindi, non sono collegate all'aeroporto.

Non vi sfuggirà la strategicità del collegamento delle valli olimpiche, soprattutto nel periodo invernale, direttamente con l'aeroporto, per i flussi turistici e quant'altro, nonché il collegamento di importanti centri della prima cintura come Collegno e Grugliasco.

L'interrogazione chiede all'Assessore di fare chiarezza (poi magari lo approfondiremo in una Commissione ad hoc prima della fine della legislatura) rispetto a tempi, modalità e sequenza temporale con cui si andranno a completare questi interventi, riuscendo a completare il servizio ferroviario metropolitano così com'era stato pensato tanti anni fa,

collegando anche la SFM3 fino all'aeroporto di Caselle, ma anche la linea da Pinerolo che genererà, ovviamente, un'efficacia nei sistemi ferroviari di collegamento con tutte le valli della Città metropolitana.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie, Consigliere Gallo.

Ha chiesto di rispondere all'interrogazione l'Assessore Gabusi.

Prego Assessore; ne ha facoltà per cinque minuti.

GABUSI Marco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente; grazie, Consigliere.

Potrei anche non rispondere, perché il Consigliere Gallo ha già fatto un excursus corretto e puntuale degli interventi che necessitano, ma lo faccio per poter dare qualche motivazione in più sul perché è così importante, nello scenario evolutivo, avere il passante Porta Susa-Porta Nuova.

L'instradamento della Torino-Bardonecchia della linea SFM3 verso la stazione Torino Aeroporto è presente nello scenario evolutivo del sistema ferroviario metropolitano previsto dal contratto di servizio. La nuova linea è prevista anche nell'accordo quadro per l'assegnazione e l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria per il periodo '23-'27 siglato da Regione e RFI, quello in cui si chiedono le tracce non solo per la prossima stagione, ma anche in prospettiva che, pur non essendo ancora a disposizione, s'immagina la disposizione con lavori infrastrutturali.

L'attivazione è subordinata alla realizzazione del collegamento diretto tra Porta Susa e Porta Nuova, che renderà indipendente la linea veloce del passante rispetto agli itinerari previsti dai treni da e per la linea Torino-Modane. L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario, che costituisce il proseguimento della linea storica dai binari 1 e 2 di Torino Porta Susa verso Torino Porta Nuova, con percorso indipendente dal bivio Crocetta e dal Quadrivio Zappata. Senza tale collegamento, l'instradamento della linea SFM3 sul passante verso l'aeroporto non è possibile, in quanto entrerebbe in conflitto con i treni regionali veloci (Milano e Aosta), la lunga percorrenza e l'Alta Velocità diretti a Torino Porta Nuova.

Come diciamo spesso, la capacità ferroviaria non c'è e ci sarà solo quando ci sarà questo intervento, di cui beneficerà l'SFM3, ma molti treni in Piemonte. Dico sempre che è l'intervento meno visibile, perché è sotto terra ed è il meno richiesto, perché è sul territorio di Torino, quindi non è percepito da tutto il resto del Piemonte, ma è l'intervento più importante per il Piemonte, perché svincola, libera e aumenta in maniera importante la capacità di tutto il nodo di Torino e quindi, di fatto, la possibilità di entrare e di uscire.

Questo, insieme al sistema di controllo satellitare, cambierà il volto di Torino.

Quando sarà realizzato? Realisticamente tra il 2025 e il 2026. Il contratto di programma, come ha detto bene il Consigliere Gallo, del Ministero delle Infrastrutture con RFI lo prevede nel 2025-2026, per essere in esercizio tra fine '26 e inizio '27. Questi sono i tempi.

Noi dal primo giorno, comprendendo l'importanza di questo passante, che davvero è l'investimento infrastrutturale tra i più importanti per liberare capacità sulla linea, abbiamo sempre chiesto che nei contatti ci fosse questa voce.

Devo dire, a onore del vero, che non solo la Torino-Ceres, ma i tanti interventi che il PNRR assegna a RFI, hanno fatto slittare di qualche mese, probabilmente anche di un anno, la realizzazione dell'intervento. Purtroppo sappiamo che il PNRR, per fortuna, assegna tanti

soldi, ma li assegna con una tempistica molto stretta. È complicato realizzare tutto insieme sulla rete. Come sapete, tra l'altro, è una rete piuttosto debole in alcuni punti, che rischia di essere congestionata non solo perché non c'è la capacità di fare i lavori, ma perché poi si rischia di bloccare il traffico per il periodo in cui si fanno i cantieri.

Il futuro c'è, è segnato, ed è lo step successivo, non dico il prossimo, perché il prossimo sarà sulla linea Ceres-Germagnano (poi ci sarà Germagnano-Ceres), ma è certamente un'indicazione chiara, scritta e finanziata dal contratto di programma con RFI.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore.

OMISSIS

(Alle ore 15.25 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta riprende alle ore 15.49)