

**PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE RAVETTI**

Interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 111 presentata da Pompeo, inerente a "Motivazioni della mancata fermata dei treni regionali veloci a Trofarello"

PRESIDENTE

Passiamo all'esame dell'interrogazione a risposta indifferibile e urgente n. 111.

Ricordo che l'interrogante ha facoltà di illustrare l'interrogazione per due minuti a cui segue la risposta della Giunta regionale per tre minuti. Non è prevista replica.

La parola alla Consigliera Pompeo per l'illustrazione.

POMPEO Laura

Buongiorno, Assessore; buongiorno a tutti e a tutte.

Ho presentato questa interrogazione per capire come mai ormai da alcuni anni è stata soppressa la fermata dei treni veloci a Trofarello. Una fermata fondamentale e strategica per servire un bacino di circa 150 mila abitanti, in particolare per le necessità, oltre che di Trofarello, anche di Chieri, Pecetto, Cambiano, Santena, Moncalieri, Pino Torinese e dell'importante zona industriale tra Moncalieri e Trofarello.

PRESIDENTE

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, Assessore regionale

È dal 2012 che i servizi regionali sono organizzati con il servizio ferroviario metropolitano e con treni regionali che fanno tutte le fermate e treni regionali che sono classificati veloci.

Questo non è un problema solo nella stazione di Trofarello, ma anche di Moncalieri e di altre stazioni sulla linea Torino-Milano, ad esempio, o sulla linea Torino-Genova, dove il treno, essendo un regionale veloce, non si ferma.

In questo caso, l'interconnessione tra i due sistemi SFR e SFM avviene nelle stazioni principali che sono Porta Susa, Porta Nuova e Lingotto, in cui si può fare il cambio, e in alcune stazioni porta, come quelle di Carmagnola e di Chivasso.

La stazione di Trofarello, al momento, è integrata. Rispetto alle dimensioni del Comune (è corretta l'analisi che ha fatto la Consigliera rispetto a quel Comune) e al bacino che serve, è molto servita e molto integrata; infatti, è servita dalle SFM1, SFM4, SFM6 e SFM7.

I treni regionali veloci, invece, sono progettati per fermare solo nelle stazioni principali. Trofarello oggi è servita da 153 treni al giorno nei giorni feriali, che trasportano circa 1.770 passeggeri al giorno (dato di marzo). Il potenziamento che metteremo in campo con l'orario

invernale di dicembre vedrà ulteriormente l'aggiunta di 16 treni al giorno sulla linea SFM1 (la canavesana, quella che va a Rivarolo).

Grazie a questa organizzazione, la stazione di Trofarello offre cinque treni all'ora nella direzione di Torino Lingotto e Torino Porta Susa; due treni all'ora per l'aeroporto, che diventeranno tre da dicembre 2024, grazie all'estensione della linea SFM6 (quella che parte da Asti). Con un viaggio di 8-11 minuti si può raggiungere la stazione di Lingotto che è, come dicevo prima, una stazione principale in cui è possibile scambiare tutti i treni che vanno verso Alessandria e verso Genova.

In 15-18 minuti si può arrivare a Porta Susa per connettere i treni ad alta velocità e i regionali veloci per Milano e Aosta e in 11-12 minuti è possibile raggiungere Carmagnola per l'interscambio con i treni regionali veloci che vanno a Savona e Cuneo.

Al netto di questo scenario, che è così dal 2012, si sono accavallate tante amministrazioni e tante strutture tecniche di RFI e di Trenitalia. Le analisi attuali del nodo di Torino dal punto di vista ferroviario ci consentono di dire che è difficile modificare treni e minuti non tanto e non solo per il fatto che avremmo le lamentele di quei pendolari che viaggiano da Cuneo o da altre direttrici e che dovrebbero fare una fermata in più e perdere tre, quattro minuti, ma soprattutto avremmo una difficoltà di gestione nel nodo di Torino.

Sappiamo che i nodi urbani sono più congestionati e quindi ritoccare quell'orario, che è stato pensato con una sua logica, oggi porterebbe ulteriori disservizi su un sistema molto delicato – l'avete visto in questi giorni con i notevoli disagi che ci sono – che ne subirebbe altri, proprio per una programmazione che rischia di mandarlo in tilt.

I dati che ho elencato ci rappresentano come quel territorio sia molto importante per la regione e molto servito. Credo che questo sia la scelta che dovremmo portare avanti nei prossimi anni spiegando ragionevolmente perché quel collegamento è efficiente in questi termini e rischierebbe di non diventarlo con un collegamento diretto che potrebbe appagare la vista, ma poi potrebbe allungare i tempi di percorrenza non solo di quei treni, ma di tutto il nodo di Torino.
