

A: Regione Piemonte
Ufficio Deposito Progetti
Via Principe Amedeo, 17
10123 - Torino

Oggetto: Progetto preliminare "Collegamento ferroviario della Linea Chivasso - Aosta con la Linea Torino - Milano (storica) in direzione Torino, altresì denominato Lunetta di Chivasso", presentato dalla Società Italferr S.p.A.

La Associazione Utenti Ferrovia Chivasso – Ivrea – Aosta, con sede in Ivrea, piazza Perrone, 3, costituita in Ivrea in data 19/12/1994 con atto costitutivo registrato presso l'Ufficio del Registro di Cuorné al n. 4 mod. 2 del 5/1/1995, rappresentata dal presidente Agostino Petruzzelli, ai sensi della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40, esprime le seguenti

OSSERVAZIONI

1. INCONGRUENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

La normativa di VIA, come ben noto, richiede la verifica della congruenza dei progetti presentati con gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale.

Nella "Relazione Generale" - documento T6P100R15RGIM0000001A - si fa esplicito riferimento al rispetto di tale obbligo citando il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino adottato dal Consiglio Provinciale con D.C.P. n. 621-71253 in data 28/04/1999 e approvato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 291-26243 in data 01/08/2003.

Il coordinamento con la programmazione e pianificazione territoriale, tuttavia, seppure enunciata (vedi par. 6.2.1 della Relazione generale – pagina 26 e seguenti) non viene affatto verificata in quanto proprio il PTC della Provincia di Torino, in relazione alla problematica di potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Chivasso – Ivrea – Aosta, non prevede affatto la realizzazione della cosiddetta "lunetta", bensì un nuovo tracciato che, a sud di Montanaro, compie una curva verso est per innestarsi sulla linea Milano – Torino prima della stazione ferroviaria di Chivasso.

Tale soluzione, avanzata nel PTC, ha il pregio di risolvere il problema della perdita di tempo della inversione di marcia dei treni a Chivasso senza eliminare la fermata in tale stazione.

La soluzione è descritta in:

Tavola B1 - localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento -
Circondario di Torino - sezione n 5

Ed è visionabile all'indirizzo web:

http://www.provincia.torino.it/web_cartografico/ptp/consultStatica/b1/b1_mappa.html

2. INSUFFICIENZA NELL'ANALISI DELLE ALTERNATIVE

Ancora in relazione alla normativa di VIA, che richiede di mettere a confronto diverse alternative della progettazione sottoposta a verifica di impatto ambientale, si evidenzia che anche in questo caso la documentazione presentata non risponde a tale obbligo in quanto confronta tre diverse alternative di tracciato (vedi par. 3.3 della "Relazione Generale" - documento T6P100R15RGIM0000001A - pagina 9 e seguenti) denominate, in base alla lunghezza: "Corta, Intermedia, Lunga".

Il raffronto delle alternative, con tutta evidenza, deve essere effettuato tra la soluzione prospettata nel progetto presentato da Italferr e quella indicata negli strumenti di programmazione e pianificazione provinciale sopra richiamati, cioè la soluzione ad est dell'abitato di Chivasso che, lo

ribadiamo ancora una volta, avrebbe il pregio di mantenere la fermata di Chivasso per i treni Aosta – Torino, quindi la possibilità, altrimenti negata, per i passeggeri di usufruire dei treni interregionali per Milano nonché di quelli verso Asti, verso Casale e Alessandria.

3. COME SI È GIUNTI ALLA PROPOSTA DELLA LUNETTA DI CHIVASSO

Nel dicembre 2004 la Regione Autonoma della Valle d'Aosta conferiva al prof. ing. Guido Caposio, titolare dell'omonimo studio in Torino, corso Montevecchio, 58, l'incarico di collaborazione per la realizzazione di uno "Studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta – Torino".

Lo studio presentato indicava una serie di interventi da effettuare per un totale di oltre 886 milioni di euro, valore con tutta evidenza "fuori portata".

Inoltre lo studio proponeva le priorità di intervento, che indicavano al primo posto la realizzazione della lunetta di Chivasso, il cui costo era valutato in circa 10 milioni di euro (meno della metà del costo ora indicato).

Gli altri interventi proposti erano, in ordine di priorità:

- realizzazione della variante tra Verres e Chatillon
- realizzazione di alcune varianti nel tratto Chivasso – Ivrea
- realizzazione di alcune varianti nel tratto Ivrea – Aosta
- elettrificazione della tratta Ivrea – Aosta

Volutamente ed esplicitamente lo studio dell'ing. Caposio escludeva dal programma il raddoppio della tratta Chivasso – Ivrea **in quanto tale intervento era considerato già inserito nella programmazione degli interventi a carico della Regione Piemonte** (vedi studio Caposio, pag. 87).

E' dunque del tutto evidente che lo studio citato, alla cui pretesa scientificità si fa risalire la correttezza della scelta di priorità a favore della lunetta di Chivasso, in realtà deve essere valutato per il contesto e i condizionamenti subiti:

- è uno studio commissionato dalla Regione Valle d'Aosta, e dunque privilegia il servizio a favore dei cittadini residenti in quella Regione
- l'obiettivo indicato al redattore dello studio era quello di ridurre i tempi di percorrenza dei viaggiatori residenti in Valle d'Aosta, non quello di rispondere alle esigenze di trasporto dei viaggiatori della tratta piemontese della linea che, certamente, hanno l'esigenza di avere frequenze maggiori rispetto a tempi di percorrenza ridotti
- non prevede il raddoppio dei binari nella tratta Chivasso – Ivrea, né considera questo intervento nella scala di priorità, **solo perché si da per scontato che questo intervento sarà realizzato dalla Regione Piemonte**

4. LA DECISIONE DI REALIZZARE LA LUNETTA DI CHIVASSO

Come noto, i parlamentari eletti in Valle d'Aosta, in occasione della discussione sulla legge finanziaria approvata a fine 2006, riuscirono a far approvare un emendamento, fatto proprio dal Governo, grazie al quale, all'interno dei finanziamenti assegnati alle FS, complessivamente 40 milioni di euro negli anni 2007 e 2008 venivano dedicati a *"l'ammmodernamento e il potenziamento della linea ferroviaria Chivasso – Aosta"*.

Nel testo della Legge Finanziaria, dunque, non vi era alcun esplicito riferimento alla realizzazione della lunetta di Chivasso.

Al contrario, quest'opera viene indicata come prioritaria nel comunicato emesso dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Piemonte che riferisce di un incontro svoltosi nel novembre 2006 al quale vengono invitati NON tutti coloro che hanno interesse all'ammmodernamento della linea ferroviaria Chivasso – Aosta, bensì i soli: Regione Valle d'Aosta, Comuni di Chivasso, Ivrea e Aosta, e RFI.

L'elenco degli esclusi dalla decisione è ben più lungo dei partecipanti all'incontro: Trenitalia, i comuni di Montanaro, Caluso, Candia, Mercenasco, Strambino (per limitarci alla tratta canavesana della linea), l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino, la Associazione Utenti Ferrovia.

Tutti questi, in varie sedi e con diversi strumenti, hanno espresso le loro perplessità, se non contrarietà esplicita, alla realizzazione della lunetta, ma la loro opinione non è mai stata presa in considerazione.

L'Assessorato ai Trasporti della Regione Piemonte ha accuratamente evitato di rispondere alle critiche di merito che venivano avanzate anche nel cosiddetto "tavolo tecnico", costituito dalla Regione Piemonte per valutare la fattibilità dell'opera in questione, fino a giungere a non più convocarlo.

5. LA LUNETTA NON SERVE AL MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO

Lo studio dell'ing. Caposio quantificava in 10 minuti (vedi pag. 36) il risparmio di tempo di percorrenza nella relazione Torino – Aosta grazie alla realizzazione della lunetta.

Tale valutazione appare sovrastimata, anche perché il percorso individuato dal progetto RFI è ben più tortuoso e lungo di quello previsto nello studio Caposio, ma soprattutto non tiene conto dei problemi a carico dei tempi di percorrenza reali causati dall'innesto sulla linea "storica" a singolo binario.

Per quanto riguarda la sovrastima, si evidenzia che il tempo intercorrente tra arrivo a Chivasso e ripartenza dei treni diretti in direzione Torino o Aosta, varia, nell'orario ferroviario attualmente in vigore, da un minimo di 7 minuti, ad un massimo di 11 minuti.

Il tempo non è costante in quanto spesso il treno deve attendere perché la linea è occupata da un altro treno.

Il tempo "normale" stabilito dagli oraristi Trenitalia per il cosiddetto "giro di banco" a Chivasso è di 8 minuti, ma l'esperienza dei pendolari è che tale operazione, che comporta il trasferimento dei macchinisti da testa a coda treno e la prova freni, si può agevolmente fare in soli 5 minuti se il treno è in ritardo e bisogna recuperare.

Peraltro, come ha spiegato l'ing. Scamardella, consulente dell'assessore ai trasporti della Provincia di Torino, nel corso di una recente audizione in Commissione Trasporti, tra qualche anno entreranno in servizio nuovi materiali di trazione che elimineranno la perdita di tempo della prova freni.

A quel punto il tempo impiegato per il "giro di banco" sarà unicamente quello impiegato dal personale per trasferirsi materialmente da un capo all'altro del treno, quindi non più di 2/3 minuti.

Come ha concluso l'ing. Scamardella, a quel punto la lunetta sarà del tutto inutile!

Ma il problema più evidente ed immediato è che il binario unico della ferrovia Chivasso – Ivrea - Aosta comporta la necessità di effettuare gli "incroci" fra i treni nelle varie stazioni. Dato il relativo "affollamento" di treni (peraltro tutti molto utilizzati) quasi ogni treno effettua almeno 2 incroci tra Ivrea e Chivasso.

Limitandoci all'esame della fascia mattutina (dalle 6 alle 9,30) appunto tra Chivasso e Ivrea, su 11 treni nelle due direzioni vengono effettuati ben 19 incroci. Di questi, 4 vengono effettuati nella stazione di Chivasso e 3 in quella di Montanaro. La situazione è analoga nel resto della giornata.

Ogni incrocio comporta intorno a 5 minuti di maggiore percorrenza a carico di entrambi i treni, ma soprattutto rappresenta un elemento di "rigidità" (è quasi impossibile modificare l'attuale programma di esercizio) e di "irregolarità" del servizio: il ritardo per qualsiasi causa di un treno provoca ritardi agli incrocianti, che a loro volta provocano ritardi ai treni in coda a quello che aveva originato il primo ritardo, con un vero e proprio "effetto valanga" sulla regolarità dell'esercizio.

La realizzazione della lunetta non permetterebbe il transito contemporaneo dei due treni negli opposti sensi di marcia: uno dei due dovrebbe comunque fermarsi o a Chivasso (come avviene attualmente, o peggio “in linea” con la realizzazione della lunetta) oppure a Montanaro. Di conseguenza il vantaggio in termini di tempo, che i sostenitori della lunetta asseriscono che vi sarebbe, in realtà non esiste, a meno che non si riduca il numero dei treni in circolazione.

A questo proposito, il comunicato dell'assessorato ai trasporti della Regione Piemonte sulla stipula dell'accordo di programma, precisa che *“con l'entrata in esercizio della "lunetta", la Regione ha previsto l'inserimento tra Chivasso e Ivrea di navette ferroviarie che andranno a sostituire i convogli instradati sulla nuova infrastruttura, garantendo un sistema di collegamento rapido tra i due centri”*.

Evidentemente l'assessore non conosce l'orario ferroviario, e non sa che le cosiddette “navette” tra Ivrea e Chivasso ci sono da decenni, una ogni ora, in entrambe le direzioni, con fermate in tutte le stazioni.

Dunque non c'è nulla da *“inserire”*, casomai da confermare un servizio locale Ivrea – Chivasso che già c'è: il problema è che tale *“collegamento”* non è *“rapido”* perché quotidianamente i viaggiatori devono deve fare i conti con i ritardi causati dagli incroci.

6. ASSOLUTA PRIORITÀ AL RADDOPPIO

E' del tutto evidente che l'opera assolutamente prioritaria per ridurre i tempi di percorrenza tra Aosta e Torino non è la lunetta, bensì il raddoppio dei binari nella tratta tra Chivasso e Ivrea.

Peraltro, lo stesso l'ing. Caposio (è opportuno sottolinearlo ulteriormente) non considera il raddoppio nella scala delle priorità solo perché **da per scontato** che tale intervento sia a carico della Regione Piemonte e che verrà realizzato.

In presenza del raddoppio, e quindi di un “aumento di portata” della linea, può avere senso aggiungere la lunetta per ridurre ulteriormente la percorrenza per qualche treno diretto.

Al contrario, se non c'è il raddoppio, la lunetta è del tutto inutile.

7. STRUMENTI PROGRAMMATICI DELLA REGIONE PIEMONTE

E' lo stesso studio Caposio a ricordare (vedi pag. 5) che:

“La tratta Chivasso – Ivrea è stata inserita nel Protocollo d'Intesa tra Ministero dei Trasporti, Regione Piemonte, Ferrovie dello Stato S.p.A. per il Potenziamento del Sistema di Trasporto della Regione Piemonte – programma 2)b Ammodernamento ed Efficientamento della Rete di Interesse Regionale. (Roma 15.12.2000).

Nel concreto sono stati decisi il raddoppio del binario per l'intera tratta e la sua elettrificazione. Questa è già in fase avanzata di realizzazione.”

Come noto l'elettrificazione da Chivasso a Ivrea è operativa da dicembre 2006, mentre il raddoppio dei binari appare svanito nel nulla!

Anzi, nel corso della citata recente audizione in Commissione Trasporti della Provincia di Torino, forse unica occasione nella quale abbiamo potuto confrontare le nostre opinioni con quelle di RFI, Provincia e Regione, è stato non solo negato che il raddoppio dei binari fosse previsto dalla programmazione degli interventi sollecitati dalla Regione Piemonte, ma addirittura che esso sarebbe utile ed efficace!

Poiché lo studio Caposio viene da tutti (Regioni Piemonte e Valle d'Aosta, RFI) citato come “oro colato” per indicare ciò che serve alla ferrovia Chivasso – Aosta, riportiamo cosa scrive Caposio al proposito (vedi sempre pag. 36):

“L’intervento di raddoppio potrà migliorare il servizio alleggerendolo dalle molte soggezioni causate dal semplice binario, con favorevoli ripercussioni in termini di una certa riduzione dei tempi di viaggio, maggiore regolarità ed affidabilità. Vantaggi che si produrranno in massima misura sulla tratta potenziata per tutti i servizi ivi presenti compresi i locali; in misura minore sulla tratta successiva e ovviamente solo per i servizi diretti a Torino.

Il raddoppio unito alla elettrificazione renderà inoltre più completa l’integrazione della Chivasso – Ivrea nel sistema ferroviario che fa capo al Nodo di Torino.”

8. INOPPORTUNITÀ DI SALTARE LA STAZIONE DI CHIVASSO

La stazione di Chivasso è un nodo di primaria importanza dal punto di vista ferroviario visto che da qui non solo transita la linea storica Torino - Milano, ma è altresì la confluenza di altre importanti linee che sono la Chivasso-Aosta, la Chivasso - Asti e la Chivasso – Castelrosso – Casale - Alessandria.

Dai treni provenienti sia da Ivrea che da Aosta, scendono a Chivasso un gran numero di passeggeri che qui trovano coincidenza per altre destinazioni. Sopprimere la fermata di Chivasso per i treni Aosta - Torino comporterebbe gravi problemi a molti viaggiatori che non potranno più utilizzare Chivasso come nodo di interscambio.

L’importanza di Chivasso è dimostrata ulteriormente dalle frequentazioni reali rilevate da Trenitalia.

Prendendo in esame solo i treni diretti Aosta – Torino e viceversa attualmente in esercizio (escludendo cioè dall’analisi il servizio “locale” Chivasso – Ivrea e viceversa) si scopre che i passeggeri che a Chivasso salgono o scendono dai treni della Aosta – Torino sono 1.662 al giorno (su un totale di 10.442 movimenti passeggeri dei diretti della Aosta – Torino) rappresentando il 15,92% del totale.

Tale numero è più alto dei passeggeri in movimento sui diretti da Aosta (1.596 pari al 15,28%) e da Ivrea (1.495 pari al 14,32%).

Questi dati sono evidentemente parte della ragione per la quale Trenitalia considera negativamente il progetto di lunetta che eliminerebbe la fermata di Chivasso per tutti questi viaggiatori, che sarebbero costretti a trovare alternative non ferroviarie.

E’ appena il caso di citare il fatto che la città di Chivasso è diventata, negli ultimi anni, un forte polo di attrazione sia per le industrie che per i servizi, a iniziare da quelli scolastici.

Ancora più assurdo appare, in quest’ottica, pianificare o peggio realizzare un’opera che impedisce di raggiungere con il mezzo ferroviario la città di Chivasso.

9. PROGETTO SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO PRESENTATO DALLA AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA DI TORINO

Il 12 novembre 2007 l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino ha presentato il progetto di Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) torinese.

Nel modello di esercizio definitivo di SFM sarà possibile avere 80 treni/giorno su ognuna delle 4 linee previste, con treni cadenzati ogni 20 minuti nelle ore di punta.

Le 4 linee sono:

- FM1 Rivarolo – Chieri con estensione a Pont Canavese
- FM2 Pinerolo – Germagnano con estensione a Ceres
- FM3 Avigliana – Stura
- FM4 Carmagnola – Stura **con estensione a Chivasso e Ivrea**

Il progetto SFM, la cui entrata in esercizio (in fase intermedia) è prevista nel 2012, riprende e puntualizza il progetto di rete metropolitana esterna di Torino con “attestamenti incrociati” pensato, già dagli anni ’70, sul modello della RER di Parigi.

Va detto, prima di tutto, che l'inserimento del prolungamento fino a Ivrea della linea FM4 va ascritto a merito della Associazione Utenti visto che, fino alla vigilia del Convegno, l'estensione della FM4 terminava a Chivasso.

E' del tutto evidente che esiste una contraddizione palese tra il progetto SFM e la scelta di costruire la lunetta di Chivasso, che prevede di by-passare la "stazione porta" del Sistema!

E' altrettanto evidente che per essere operativo il SFM necessita di due condizioni:

- la piena funzionalità del passante di Torino (prevista nel 2011)
- il raddoppio dei binari almeno delle tratte iniziali delle linee interessate. Ad esempio, Settimo – Volpiano per la Canavesana e Sangone – Candiolo per la linea di Pinerolo.

Per la Chivasso - Ivrea sarebbe necessario raddoppiare i binari almeno fino a Montanaro (meglio se fino a Rodallo) altrimenti non sarebbe possibile aumentare il numero di treni.

Ma nel progetto presentato dall'Agenzia l'estensione a Ivrea è sì citata, ma il raddoppio non è citato nel Piano degli Interventi Strutturali. Evidentemente il RE-inserimento di Ivrea, operato all'ultimo minuto, non ha permesso di aggiornare la mappa del Piano di investimenti.

Di più. In data 30/11/2007 la Regione Piemonte sottoscriveva, con Ministero delle Infrastrutture, Ministero dello Sviluppo economico, Regione Piemonte, Comune di Torino, RFI e GTT un primo atto integrativo dell'accordo di programma quadro sulle reti infrastrutturali e di trasporto, finanziato con risorse del Cipe e regionali.

L'atto, che vale 49,5 milioni di euro, ha il preciso obiettivo di far partire il SFM e tra gli interventi previsti vi sono:

- l'acquisto di nuovo materiale rotabile da utilizzare per l'SFM
- il progetto preliminare e definitivo del tratto per consentire l'inserimento della futura linea Torino - Ceres all'interno del nodo ferroviario e del passante di Torino
- la progettazione e realizzazione del raddoppio della ferrovia canavesana tra Settimo e Volpiano
- la progettazione definitiva del raddoppio della ferrovia Torino - Pinerolo e la progettazione preliminare e definitiva dell'interramento della linea a Nichelino.

E la Chivasso – Ivrea ?

Non è previsto alcun intervento, contraddicendo quindi sia il Protocollo d'Intesa del 2000, sia il progetto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Sarà anche vero che non bisogna perdere i 40 milioni di euro ottenuti dai valdostani, ma perché mai la Regione Piemonte non ha alcun interesse ad impiegare fondi Cipe per la Chivasso – Ivrea?

E' un atteggiamento che troviamo contraddittorio ed inspiegabile!

10. LA PENALIZZAZIONE DEI COMUNI INTERMEDI TRA IVREA E CHIVASSO

Forse, con la lunetta, ci guadagneranno i viaggiatori valdostani ed eporediesi (sempre che i treni non si blocchino ad aspettare incroci) mentre ci perderanno tutti i viaggiatori delle stazioni intermedie tra Ivrea e Chivasso (ma anche gli eporediesi) che perderanno la possibilità di usufruire del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Sono in discussione scelte strategiche per il territorio del Canavese: si pensa ad uno sviluppo solo per la città di Ivrea, oppure per tutto il Canavese?

11. CONCLUSIONI

Si propone dunque di deliberare affinché il progetto preliminare in oggetto sia sottoposto alla richiesta di integrazioni sugli aspetti richiamati ai punti 1 e 2 del presente documento, e cioè:

- Insufficiente verifica con gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale
- Insufficiente analisi delle alternative

Inoltre, da quanto sopra esposto ai punti da 3 a 10, si indica la necessità che, in ogni caso, la realizzazione della lunetta di Chivasso sia subordinata alla realizzazione del raddoppio dei binari tra Chivasso e Ivrea.

per l'Associazione Utenti Ferrovia
Chivasso - Ivrea - Aosta
Il presidente
Agostino Petruzzelli