

Aosta-Torino, viaggio al centro dei ritardi

È la stazione di Chivasso a far da "tappo": valzer di motrici, treni in coda e proteste

LORENZA PLEUTERI

IFORZATI della tradotta Aosta-Torino, gli irriducibili pendolari costretti a tornare al lavoro subito dopo le festività natalizie, speravano nel miracolo, credevano che in questi giorni di minor affollamento sparissero problemi e ritardi. Invece no, nemmeno ieri, giornata nerissima anche per i passeggeri dei Frecciarossa. Il famigerato regionale 24812, la croce dei viaggiatori che per andare in ufficio o a scuola si alzano all'alba, ha "sforato" di nuovo. Un passaggio a livello, dei cinquanta che costeggiano la linea, si è rotto, costringendo a rallentare la marcia per ragioni di sicurezza. A Chivasso, come succede dal 12 dicembre, il vecchio e inquinante locomotore diesel D445 è stato staccato da due ferrovieri in giubba arancione e sostituito dalla motrice elettrica modello 632 A, cambio reso obbligatorio per evitare che la



LA SOSTA FORZATA

La stazione di Chivasso impone all'Aosta-Torino una sosta forzata per consentire (foto a sinistra) la sostituzione dei locomotori diesel vietati a Porta Susa

La linea non è mai stata elettrificata e occorre sostituire i locomotori diesel con disagi a catena

stazioni sotterranea di Porta Susa torna ad essere una camera a gas. E addio puntualità, come al solito. Il treno-simbolo è approdato a Porta Nuova con quasi mezz'ora di ritardo e una litania di proteste.

Otto giorni prima, di domenica, si erano toccati i 50 minuti. La media, lo raccontano gli stessi pendolari, è di 15-20. E la colpa non è "solo" del valzer di locomotori, uno dei tanti sassolini in grado di inceppare il complesso sistema della circolazione ferroviaria. Basta andare alla strategica stazione di Chivasso per verificare che i racconti dei passeggeri stremati non sono fantasie. Sui sei binari dello scalo si incrociano più linee, compresa la Torino-Milano. Un treno che parte o arriva in ritardo innesca un meccanismo a catena. Stoppa le partenze programmate, sfalsa gli orari di altri convogli, cambia le priorità di istradamento. Un esempio? Il 2008 da Milano, atteso alle 9.42, salpa 25 minuti dopo il previsto. Un altro? Il regionale 4472, un Minuetto diesel, con deroga a percorrere i binari underground di Porta Susa, accumula 20 minuti. Il gemello 24818, già che c'è, attende al binario 5 i viaggiatori scaricati dall'ennesimo convoglio in ritardo. Tanto non

potrebbe percorrere i binari giusti, l'1 e il 2, perché non sono liberi. Esu tutto questo pesano gli "effetti collaterali" della situazione a monte, eredità di passate scelte politico-strategiche. La tratta Aosta-Ivrea, a binario unico e con una cinquantina di varchi per veicoli e pedoni, non è stata elettrificata. Possono percorrerla solo i vecchi diesel, quelli da stoppare.

Marco, medico delle Molinette, 10 anni di fedeltà assoluta alla linea, è uno dei tanti che si sono ar-

resi, una truppa in crescita. Ieri, per non correre il rischio di fare attendere i pazienti, ha preso l'automobile. Ci sarebbe stata anche la corriera, in alternativa, ma avrebbe dovuto pagare la differenza. Mirko, invece, tiene duro. Ricercatore universitario, utilizzatore di bici personale e di bike sharing per i tragitti di collegamento, va avanti e indietro da Ivrea da una dozzina d'anni, presenza fissa sul regionale 24814. «A Chivasso dieci minuti di sosta c'erano anche

prima. I regionali per Torino, per come è fatta la stazione, dovevano comunque effettuare l'inversione di marcia, in quanto la linea per il capoluogo entra dallo stesso lato della Aosta, e al macchinista andava dato il tempo per spostarsi dal locomotore di testa a quello di coda. Ora la situazione è peggiorata. Il mio treno dovrebbe arrivare alle 7.54 e ripartire alle 8.04, dopo il cambio motrici. Spunta già in ritardo, tra le 8 e le 8.05. La gente si piglia contro le porte per scendere

di corsa e pigliare il Biella delle 8.02 o l'8.15 da Novara, guadagnando minuti preziosi. Alcune persone usano il sottopasso, altre attraversano rischiosamente i binari. Scelte al buio, perché gli altoparlanti non annunciano mai quale treno si avvia per primo. Il Novara può essere una fregatura per chi rimane sul "mio" regionale. Se ha la priorità, finiamo noi in coda e ci tocca fare anche le sue fermate, a Brandizzo e a Settimo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda



TRENI GIORNALIERI NEI FERIALI



FERMATE



TEMPO DI PERCORRENZA IN BASE ALL'ORARIO UFFICIALE

MINIMO	MASSIMO
1 ora e 58 minuti	2 ore e 34 minuti

COSTO TRATTA TIPO, SOLO TRENOSOLO TORINO-IVREA

corsa singola	4,40 €
abbonamento settimanale	23,00 €
abbonamento mensile	74,40 €
abbonamento annuale	704,60 €

© RIPRODUZIONE RISERVATA

QUANDO finirà il supplizio dei viaggiatori della Torino-Aosta? Che alternative praticabili ci sono? E in che tempi? A rispondere, con analisi e previsioni pessimiste, è Agostino Petruzzelli, presidente dell'associazione Utenti della ferrovia Chivasso-Aosta, pendolare per una vita.

Da dove cominciare, nella ricerca delle colpe e delle possibili soluzioni?

«Le responsabilità sono diverse e a più livelli. Quando nel 2000 arrivarono soldi, a corollario dei finanziamenti per l'alta velocità, la regione Piemonte decise di elettrificare la parte di linea che ancora non lo era, fino al confine, da Chivasso a Ivrea, per intenderci. La regione Valle d'Aosta no. E nel 2006 puntò tutto sulla realizzazione della "Lunetta di Chivasso", il bypass per aggirare e salta-



PORTA SUSÀ

La stazione di Porta Susa, destinazione finale della tradotta Aosta-Torino

L'intervista

“Milioni per i Frecciarossa solo briciole per i poveri Eppure una soluzione c'è...”

re la stazione, progetto che fortunatamente si è arenato. Non sarebbe nemmeno potuto fare il cambio dei locomotori, senza lo scalo».

È questione di soldi, dunque?

«Ne sono stati spesi a fiumi per i treni dei ricchi, i Frecciarossa. Per i treni dei poveri, i regionali, sono rimaste le briciole, utilizza-

te male».

Esiste un progetto per l'elettrificazione della parte valdostana della linea, già sottoposto al vaglio dei comuni, con una previsione di spesa di 81 milioni...

«Lo sappiamo, è un piano di Rfi, richiede la Valutazione di impatto ambientale ministeriale. Posto che passi, poi ci vorranno

3-4 anni per realizzarlo. E manca il grosso dei finanziamenti».

Si è parlato anche di motrici bimodali, con motore elettrico e motore diesel. Secondo le Ferrovie dello Stato ci sono, per introdurle, problemi di omologazione, costi enormi, tempi di fornitura lunghi. Lei che cosa dice?

«Sono e resto per l'elettrificazione della linea, la soluzione migliore».

E nel frattempo?

«Anziché sostituire le motrici, sarebbe meglio far cambiare treno ai viaggiatori. Basterebbe predisporre i convogli adatti sul binario adiacente a quello di arrivo. Bisognerebbe cominciare subito, a Chivasso, e poi spostare il trasbordo a Ivrea, dove i passeggeri coinvolti sarebbero molti di meno».

(L. pl.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA