

## Progetto di elettrificazione della ferrovia Ivrea-Aosta

### OPPORTUNITÀ DA COGLIERE O BLUFF?

Il 21 luglio scorso, qualche giorno prima della presentazione del progetto di “nuova lunetta” del quale si è occupato Varieventuali nello scorso numero, RFI ha presentato alla Valutazione di Impatto Ambientale un altro importante progetto: l'elettrificazione della tratta da Ivrea ad Aosta della nostra ferrovia.

Ricordiamo ai poco attenti alle vicende ferroviarie del nostro territorio che la “nostra” ferrovia era stata elettrificata nella tratta da Chivasso a Ivrea con fine lavori nel dicembre 2006.

Il merito di questo importante ammodernamento va ascritto alla Regione Piemonte (giunta Ghigo, con Casoni assessore ai trasporti) che aveva fatto investire sulla Chivasso-Ivrea risorse derivanti dalle cosiddette “compensazioni” per la costruzione della linea TAV Torino-Milano: una quota (minima!) dei finanziamenti TAV era stato destinato all'ammodernamento della rete secondaria piemontese e Casoni aveva dato priorità alla nostra ferrovia.

La Regione Valle d'Aosta non aveva colto, allora, l'opportunità per promuovere un progetto che prolungasse la linea elettrica fino ad Aosta, privilegiando invece lo sciagurato progetto della lunetta di Chivasso.

Dal dicembre 2006, quindi, i treni diretti da Aosta a Torino continuano ad essere a trazione termica (diesel) mentre i locali da Ivrea a Chivasso sono fatti con treni a trazione elettrica.

Il problema è però esploso questa primavera: in conseguenza di una richiesta di verifica da parte di Legambiente, l'ARPA di Torino è andata a misurare gli inquinanti nella stazione ferroviaria sotterranea di Porta Susa. Si è scoperto (sic!) che i livelli di inquinamento atmosferico superano di gran lunga i limiti di legge e che la causa principale sono i fumi emessi dai locomotori diesel da/per Aosta.

Urge quindi una soluzione, anche perché della cosa si interessa la magistratura torinese, che aveva già un contenzioso in corso con RFI sulla sicurezza del passante, fascicolo aperto quando Guariniello, dopo Viareggio, è andato a verificare quali misure erano state adottate da RFI per evitare che un incidente analogo provocasse una analoga strage a Torino.

Guariniello ha verificato che RFI non si era proprio posta il problema e che i livelli di sicurezza erano riassumibili nella frase “speriamo che non succeda mai nulla”.

Anche per l'inquinamento della stazione di Porta Susa, RFI non si era posta il problema ed ora che l'ARPA l'ha evidenziato vaneggia soluzioni assurde, come quella di far transitare, invece che fermare, i treni da/per Aosta per ridurre la quantità di fumi di scarico rilasciati in stazione.

Ma è del tutto evidente che una soluzione efficace del problema non può che essere un'altra.

Di qui, certamente, la presentazione del progetto di elettrificazione della Ivrea-Chivasso.

C'è subito da chiarire che elettrificare la Ivrea-Aosta è molto più complicato e costoso rispetto alla elettrificazione della tratta da Chivasso a Ivrea, che ha una sola galleria (presso Caluso).

Il progetto presentato in VIA da RFI prevede, per elettrificare i 66 chilometri tra Ivrea e Aosta, una spesa complessiva di 81 milioni di euro.

Le gallerie sono 18 (tralasciando quelle artificiali) per un totale di quasi 5 chilometri; costruite oltre 100 anni fa, hanno sagome insufficienti ad ospitare la linea di contatto. Per molte di esse il progetto prevede di utilizzare la cosiddetta “catenaria rigida”, una soluzione tecnologica che consente di ridurre l'altezza della volta e quindi i costi della asportazione di materiale dalla stessa.

In alcune gallerie, un altro artificio adottato è quello di abbassare il piano del ferro.

Inoltre devono essere rifatti 6 sovrappassi viari. Le sottostazioni elettriche previste sono 4: Borgofranco, Hone-Bard, Fenis e Aosta.

La durata dei lavori è di 3 anni e mezzo, durante i quali la linea verrebbe interrotta in successione:

- prima nella tratta Ivrea-Borgofranco per 355 giorni
- successivamente nella tratta Pont S. Martin-Chatillon per 405 giorni
- infine nella tratta Chatillon-Nus per 240 giorni

È un progetto credibile?

L'Associazione Utenti ha posto fin dal suo atto di nascita nel 1987 tra i suoi obiettivi l'elettificazione di tutta la linea Chivasso-Aosta – e non solo la tratta fino a Ivrea. Ben venga, dunque, il raggiungimento dell'obiettivo.

Le perplessità sorgono però quando, candidamente, il progetto in VIA confessa che degli 81 ML€ necessari, le somme a disposizione di RFI sono solo 17 ML€. E gli altri 64 milioni? Nella voluminosa documentazione del progetto non ho trovato traccia di ipotesi per reperire tali somme.

I giornali locali hanno ospitato le preoccupazioni espresse dal sindaco di Ivrea sull'impatto che avrebbero i lavori sulla città, preoccupazioni che sono più che fondate.

La prima galleria da "alzare" è infatti proprio quella che passa sotto il centro storico di Ivrea, dopo il ponte ferroviario sulla Dora.

Il problema qui è che non pare possibile abbassare il piano del ferro, perché vorrebbe dire abbassare il ponte sul fiume e rischiare che venga portato via dalla Dora in piena.

Bisogna quindi alzare la volta, solo che, nel primo tratto, sopra c'è corso Cavour: il progetto prevede di alzare la strada di 1 metro. Non è necessario entrare in particolari per capirne l'impatto sia a opera completata, sia nella fase dei lavori.

Il progetto prevede 3 fasi di interruzione: prima il marciapiede, poi la corsia di destra, quindi quella di sinistra con blocco anche di via Riva. Inoltre, il cantiere dovrebbe essere ospitato da piazza Perrone (da poco rifatta dall'amministrazione precedente) per tutta la durata dei lavori (circa 1 anno).

Minore preoccupazione suscita il rifacimento del sovrappasso sulla ferrovia, sempre a Ivrea, ma sull'altro lato della galleria, cioè lo sbocco su via Aosta. Qui il progetto prevede di utilizzare dei ponti provvisori tipo "Bailey" per non interrompere il traffico automobilistico verso Montalto.

Si possono trovare soluzioni meno impattanti? Probabilmente sì, ma bisognerebbe essere un esperto ingegnere...

C'è invece un'altra soluzione possibile al problema di non far arrivare a Torino i treni diesel da Aosta, ed è quella di dotare la linea di locomotori cosiddetti "bimodali", cioè che ospitano due motori nello stesso locomotore: uno diesel ed uno elettrico. A Ivrea, i treni che arrivano da Aosta dovrebbero spegnere il motore diesel, tirare su il pantografo di contatto con la linea area e proseguire il viaggio con il motore elettrico. Operazione inversa, sempre a Ivrea, per i treni in arrivo da Torino per Aosta.

Questi locomotori sono molto costosi, ma si eviterebbe qualsiasi intervento strutturale sulla tratta Ivrea-Aosta.

Bisogna però considerare che i treni a trazione elettrica hanno il pregio di avere tempi di percorrenza migliori di quelli diesel, sono in grado di ospitare strumentazioni per la sicurezza più avanzate e per ultimo, scusate se è poco, non inquinano!

Insomma, da molti punti di vista, l'elettificazione è preferibile all'adozione dei locomotori bimodali, anche se per alcuni anni si dovranno subire i disagi dovuti ai lavori: è come togliersi un dente che fa male. Passato il dolore dell'estrazione, poi si sta meglio!

Ma un dubbio sovrasta tutto: come mai RFI ha presentato il progetto di elettificazione proprio adesso? È una mossa da leggere in chiave giudiziaria - si fa vedere che la soluzione c'è, ma purtroppo mancano i soldi - oppure è seriamente intenzionata a realizzarla? Solo i prossimi mesi scioglieranno questo atroce dubbio.

Agostino Petruzzelli

Ivrea, 10 ottobre 2010