

TRENI PRIMO PASSO VERSO UN AMMODERNAMENTO DELLA LINEA

La motrice elettrica ha esordito sulla ferrovia Chivasso-Ivrea

Restano da affrontare diversi problemi come la sistemazione del ponte sul Chiusella

MAURO SAROGLIA

Le chiamano elettromotrici, ma hanno cognome e nome: «Ale 734». Dove «Ale» sta per «automotrice leggera elettrica». Da una settimana «corrono» sulla Chivasso-Ivrea, linea ferroviaria per Aosta. Non sono proprio di primo pelo, hanno più o meno 25 anni di servizio su binari di altre zone d'Italia. Il loro lavoro, però, lo fanno: e sono il primo punto del piano di rinnovo e di riorganizzazione della linea.

E' soddisfatto Agostino Petruzzelli, presidente dell'Associazione Utenti della linea Chivasso-Aosta. «E' un successo anche nostro - sostiene -, vista l'attenzione e le pressioni costanti che abbiamo esercitato su Trenitalia. Certo, per ora i mezzi sono pochi, e non di ultima generazione: dipende dalla carenza endemica di materiale rotabile della società».

Il consigliere provinciale Roberto Tentoni (An), autore di due interrogazioni sui problemi della Chivasso-Aosta è critico. «Meglio tardi che mai - commenta - a me,



L'attesa, nella stazione ferroviaria di Ivrea, dell'arrivo del treno passeggeri

come a tanti, pareva inspiegabile il ritardo dell'entrata in funzione delle elettromotrici, visto che i lavori per la posa della linea ad alta tensione sono terminati da molti mesi».

Una spiegazione la suggerisce Petruzzelli. «Le Ferrovie - sostiene - hanno accumulato due anni di ritardo sui tempi previsti, arrivando a completare l'elettrificazione in prossimità dell'entrata in vigore dello scorso orario invernale: è comprensibile, quindi, che si sia atteso il nuovo orario estivo per avviare il servizio».

Comunque, aggiunge Ten-

toni «L'importante è che ora non si considerino risolti tutti i problemi della linea. Resta la questione del ponte sul Chiusella, a Cerone di Strambino: con l'alluvione del 2000 aveva subito gravi danni, che hanno reso instabile struttura. L'attuale sistemazione, provvisoria, impone che per il suo attraversamento i treni rallentino da 130 a 20 chilometri all'ora: i tempi di percorrenza si allungano di molto, e si possono creare condizioni di pericolosità, se le norme sulla velocità non vengono rispettate».

Paolo Meo, assessore ai

Trasporti a Caluso, e utente abituale della linea ricorda altre carenze. «Sono lieto che siano entrate in funzione le elettromotrici - conclude -: bisogna che vadano in porto gli altri progetti di collegamento fra Torino e Aosta. Ritengo essenziale che i locali provenienti da Ivrea non abbiano capolinea a Chivasso, ma a Torino. Questo perché i problemi con le coincidenze a Chivasso, o le difficoltà per le persone anziane di spostarsi da un binario all'altro per il cambio treno, fanno sì che questa linea sia sottoutilizzata».