

A PAGARE (per colpe altrui) SONO SEMPRE I PENDOLARI

Mercoledì scorso, 10 novembre, i fumi di uno dei 24 treni diesel in servizio tra Torino ed Aosta hanno provocato il fuggi-fuggi generale dei malcapitati pendolari presenti nella stazione di Porta Susa, l'intervento dei Vigili del Fuoco e, soprattutto, la sacrosanta irritazione del dott. Guariniello che, dopo aver aperto un fascicolo contro RFI per omissione dolosa di norme sulla sicurezza, ha imposto alle FS di **non far più accedere treni diesel nel passante ferroviario torinese**.

I viaggiatori, questa volta, non sono stati inaffiati dal sistema antincendio, come era successo un anno fa, solo perché RFI lo ha disabilitato, rendendo però ancora più pericolosa la situazione. E anche questo, a Guariniello, non è piaciuto affatto.

Tutte queste notizie, sono già state fornite dai media di Torino.

Quello che i giornali non hanno detto, è che l'Associazione Utenti aveva già ripetutamente segnalato questo problema da almeno due anni (vedi comunicati stampa <http://digilander.libero.it/aufchivassoaosta/news.htm>) e che, se i nostri interlocutori (Regioni Piemonte e Valle d'Aosta, RFI, Trenitalia, etc) ci avessero dato ascolto, tutto questo si sarebbe potuto evitare.

Ma noi non siamo degli indovini. Per noi, che saliamo tutti i giorni sui treni della Aosta-Torino e sentiamo i miasmi dei locomotori D445, era del tutto evidente che il loro transito era incompatibile con il passante ferroviario e la stazione sotterranea.

Poi l'ARPA, nell'aprile scorso, ha misurato e reso noto un assai preoccupante inquinamento a Porta Susa, del quale sono prime vittime i dipendenti FS, ma anche questo non è bastato a RFI per correre ai ripari per tempo ed anzi sono state fatte delle inutili prove al sabato.

Ora, in emergenza, per il 12 dicembre, data di entrata in vigore del nuovo orario, ci risulta che Trenitalia stia cercando di organizzare il **cambio di treno a Chivasso** per i pendolari provenienti da Aosta e Ivrea, sempre che, per quella data, riesca a trovare i locomotori elettrici e le carrozze di cui attualmente non dispone.

Ma qualche treno porta a Chivasso fino a 400 passeggeri ed è fin troppo facile immaginare i problemi e le perdite di tempo che questo trasbordo da un treno all'altro comporterà.

Nei nostri innumerevoli interventi come Associazione Utenti, avevamo avanzato una serie di proposte che, se esaminate a suo tempo (es. acquisto locomotori bimodali) avrebbero impedito questo epilogo.

Ma i nostri interlocutori di cui sopra hanno continuato a impegnarsi solo per lo sciagurato progetto della "lunetta di Chivasso" la cui inutilità dovrebbe ora essere chiara anche a un cieco e che, nel frattempo, ha subito l'ennesimo stop da parte dei funzionari della Regione Piemonte nella procedura di VIA (vedi testo Determina <http://digilander.libero.it/aufchivassoaosta/lunetta.htm>).

A questo punto, l'unica soluzione ragionevole in tempi brevi per attenuare i disagi e non aumentare i tempi di percorrenza è fare il trasbordo a Ivrea. Ci sono però due condizioni:

- che la stazione di Ivrea venga attrezzata con i 3 binari di attestamento contro il fabbricato del Movicentro, così come prevedeva il progetto originario, mai attuato da RFI. A nostro parere, un solo binario in più non è sufficiente;
- venga realizzata la sottostazione elettrica di S. Bernardo, già approvata da anni e già finanziata nel progetto di elettrificazione della tratta Chivasso-Ivrea. Anche qui, non si comprendono i motivi per cui RFI non ha dato corso alla realizzazione di un'opera indispensabile se aumenta il numero di locomotori elettrici in linea.

Associazione Utenti Ferrovia
Chivasso – Ivrea – Aosta
<http://digilander.libero.it/aufchivassoaosta/>

Ivrea, 16 novembre 2010