

# LA SOLUZIONE NON PUÒ ESSERE LA SOPPRESSIONE DELLA FERMATA DI PORTA SUSÀ

Avevamo pronosticato da tempo che il transito dei treni diesel da Aosta nella stazione sotterranea di Porta Susa avrebbe provocato dei gravi problemi di inquinamento atmosferico e avevamo ribadito la necessità di prendere provvedimenti immediati in occasione della “doccia fredda” subita dai pendolari il 24 ottobre scorso, quando i fumi di uno dei 24 treni diesel della Aosta – Torino che giornalmente fermano a Porta Susa aveva fatto scattare il sistema antincendio.

Purtroppo non siamo stati ascoltati.

RFI ha rassicurato gli assessori regionali di Piemonte e Valle d'Aosta, che avrebbe risolto il problema “ritardando” i sensori del sistema antincendio. Borioli e Marguerettaz hanno creduto a RFI e non all'Associazione Utenti.

Nel luglio scorso l'Arpa fa sapere che invece l'aria che si respira in stazione è ben oltre i livelli di inquinamento atmosferico accettabili e in particolare gli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) hanno un valore medio di 94 ng/mc: una vera camera a gas per pendolari e lavoratori delle ferrovie.

Interviene la magistratura ed ora (ma si è perso quasi un anno dalla “doccia fredda” e oltre due da quando l'Associazione Utenti aveva segnalato il problema agli assessori regionali) si DEVE correre ai ripari.

Trenitalia ed RFI cianciano di filtri speciali da applicare ai tubi di scappamento dei treni diesel, di utilizzo dei Minuetto in luogo dei venerandi D445, di potenziamento della ventilazione in stazione.

Ci sembrano vere e proprie sciocchezze. Così come consideriamo una enorme stupidaggine pensare di sopprimere la fermata a Porta Susa dei treni da/per Aosta.

La tesi delle ferrovie è che se i treni transitano invece che fermarsi l'inquinamento atmosferico si ridurrebbe.

DIMENTICANO CHE BEN 900 PASSEGGERI DELLA TORINO – AOSTA UTILIZZANO GIORNAMENTE LA STAZIONE DI PORTA SUSÀ.

Costringere i pendolari ad andare a Porta Nuova significa impedire alla stragrande maggioranza di loro di arrivare in orario al lavoro.

Quello che ci preoccupa non è che la soppressione della fermata di Porta Susa venga “sperimentata” ai primi di settembre oppure in là nel tempo, anche se apprezziamo l'intervento dell'assessore Bonino. Ci preoccupa invece che si pensi di poter risolvere stabilmente il problema in questo modo, cioè penalizzando oltremisura i pendolari.

Sperando che questa volta gli assessori ci ascoltino, avanziamo due proposte - alternative tra di loro - di soluzione a breve termine che risolvono **il problema alla radice, cioè evitando l'ingresso di materiale diesel nel passante ferroviario** (e quindi anche a Porta Susa).

La PRIMA PROPOSTA (per noi preferibile) è la sostituzione del locomotore da diesel a elettrico nella stazione di Chivasso, dove c'è l'inversione di marcia e quindi la manovra è più agevole e non provoca perdite di tempo di percorrenza.

Sappiamo che questa soluzione (la più logica) viene osteggiata da RFI e Trenitalia perché a loro costa in materiali e personale, ma ricordiamo che sono anche responsabili di aver prima provocato e poi nascosto il problema.

La SECONDA PROPOSTA punta invece a lavorare sull'orario di esercizio della Torino – Aosta. Oggi i diretti da Aosta (diesel) giungono a Torino, mentre i locali (elettrici) da Ivrea verso Torino terminano a Chivasso, dove i passeggeri cambiano treno e salgono sugli interregionali Milano – Torino. La proposta è di invertire questa impostazione: i diretti da Aosta dovrebbero finire a Chivasso e i passeggeri continuare il viaggio verso Torino con gli interregionali, mentre i locali da Ivrea proseguire per Torino senza cambio. Si anticiperebbe, in questo modo, il modello di esercizio previsto per il SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano).

Questa seconda soluzione eviterebbe i costi aggiuntivi a carico di Trenitalia e, con coincidenze a Chivasso ben organizzate, eviterebbe aumenti dei tempi di percorrenza.

In attesa della soluzione definitiva (elettrificazione della tratta Ivrea – Aosta o utilizzo di locomotori a trazione mista – i cosiddetti “bimodali”) non possiamo evitare di sottolineare che entrambe le soluzioni che possono essere adottate a breve termine qui esposte fanno perno sulla stazione di Chivasso.

Se ce ne fosse ancora bisogno, dimostrano che è impensabile saltare la stazione di Chivasso, come invece prevede lo sciagurato progetto di “lunetta”, sulla quale RFI insiste con incredibile cocciutaggine. Mentre esplodeva il problema Porta Susa, RFI ha pensato bene di depositare una nuova versione del progetto alla Valutazione di Impatto Ambientale.

Associazione Utenti Ferrovia  
Chivasso – Ivrea – Aosta

Ivrea, 1 Settembre 2010