



LEGAMBIENTE
PIEMONTE E VALLE D'AOSTA
O.n.l.u.s.

Torino, 8 gennaio 2010

All'attenzione di:

Sergio Chiamparino
Sindaco di Torino

Mercedes Bresso
Presidente Regione Piemonte

Antonio Saitta
Presidente Provincia di Torino

Paolo Padoin
Prefetto di Torino

Silvano Ravera
Direttore Arpa Piemonte

Vigili del Fuoco
Comando Provinciale di Torino

RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Zona territoriale Nord Ovest

FS – Ferrovie dello Stato
Direzione Regionale Piemonte

Per conoscenza

Organi di informazione

OGGETTO: Segnalazione problemi relativi ai locomotori a trazione diesel nella stazione di Torino – Porta Susa

Il 28 settembre 2009 è stata aperta al traffico dei treni la stazione ferroviaria sotterranea di Torino Porta Susa, dapprima con la circolazione dei soli treni in direzione nord (verso Milano), dal 18 ottobre successivo anche nella direzione contraria.

Nella stazione sotterranea di Porta Susa, che ha sostituito quella storica “a cielo aperto”, effettuano fermata poco meno di 200 treni al giorno, con un movimento passeggeri quotidiano di molte migliaia di persone.

Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta O.n.l.u.s.

Sede Legale: Via Pietro Thouar n°8, 10149 - Torino

Sede operativa Valle d'Aosta: via Delle Betulle n° 84 11100- Aosta

Tel. 011/2215851 011/2169591 Fax 011/210001

www.legambientepiemonte.it – presidente@legambientepiemonte.it

La stragrande maggioranza dei treni che fermano a Porta Susa sono dotati di locomotori a trazione elettrica, che dunque non emettono alcun tipo di inquinante atmosferico.

Fanno eccezione le 12 coppie di treni della linea da/per Aosta, più una coppia di treni da/per Biella che, invece, sono dotati di locomotori diesel.

Dunque complessivamente 26 treni al giorno percorrono il passante ferroviario di Torino ed effettuano ciascuno un attraversamento della stazione sotterranea con sosta di circa 1 minuto per l'incarozzamento dei passeggeri.

Il tempo complessivo di presenza di ciascuno dei 26 treni diesel all'interno della stazione sotterranea di Porta Susa è valutabile in circa 5 minuti, per un totale di ben 130 minuti complessivi al giorno nei quali, dagli scarichi dei locomotori, vengono emessi fumi di combustione in un luogo che, per quanto vasto, è comunque chiuso e privo di aerazione naturale.

Il 24 ottobre 2009 scorso i fumi emessi da uno dei treni della Torino – Aosta, in sosta a Porta Susa, ha causato l'intervento del sistema antincendio di cui la stazione è dotata, con la conseguenza di una fitta doccia a tutti i passeggeri in transito.

L'evento è stato documentato da un articolo apparso sul quotidiano "La Stampa": vedi allegato 1.

Come si può verificare dall'articolo, i responsabili delle ferrovie hanno dichiarato che il problema dell'intervento del sistema antincendio sarebbe stato causato da una non ottimale taratura dei sensori dell'impianto, alla quale avrebbero ovviato "ritarando" i sensori stessi. Effettivamente, da quanto a nostra conoscenza, il sistema antincendio non è più intervenuto.

Ciò, tuttavia, aumenta la nostra preoccupazione in merito alla salute dei passeggeri che in gran numero ogni giorno affollano la stazione di Porta Susa e che, con tutta evidenza, sono costretti ad inalare i fumi di scarico dei locomotori diesel.

Siamo quindi a chiedere che vengano effettuati dei controlli sulla qualità dell'aria all'interno della stazione sotterranea di Porta Susa per verificarne la salubrità.

Aggiungiamo una considerazione sul fatto che i locomotori a trazione diesel sono, per loro intrinseca caratteristica di ospitare motori termici di grande potenza, potenzialmente molto più pericolosi che non i motori a trazione elettrica.

Non è poi così raro che tali locomotori siano interessati da incendi, in genere degli oli di lubrificazione che vengono impiegati e che, per guasto, vengono a contatto con le parti più calde del motore.

Nel caso in cui un locomotore diesel in sosta nella stazione sotterranea di Porta Susa venisse interessato da un incendio, vorremmo capire quali conseguenze ciò potrebbe avere per l'incolumità dei passeggeri sul treno e di quelli, spesso molto numerosi, in attesa sulle banchine. Se il sistema antincendio è adeguato ad una simile eventualità. Se le vie di fuga sono dimensionate in modo da assicurare una rapida evacuazione dei locali.

Per completezza di informazione, riferiamo che sulla questione sono state fatte interrogazioni in sede parlamentare (sen. Andrea Fluttero n. 4-02201; allegato 2) e di Regione Piemonte (consiglieri



LEGAMBIENTE
PIEMONTE E VALLE D'AOSTA
O.n.l.u.s.

Bossuto – Deambrogio n. 3084; allegato 3) e tuttavia nessuna iniziativa per risolvere il problema risulta essere stata intrapresa dai responsabili delle ferrovie.

Riteniamo che l'ingresso di materiale a trazione diesel nel passante ferroviario torinese non sia una necessità e che il problema si potrebbe risolvere facilmente, come peraltro ha fatto la società GTT (Gruppo Torinese Trasporti) la quale, in previsione dei lavori del passante ferroviario, ha provveduto ad elettrificare la tratta Settimo Torinese – Rivarolo e ad acquistare materiale a trazione elettrica.

Sempre GTT, che ha ancora una tratta non elettrificata tra Rivarolo e Pont Canavese, esercita con materiale diesel la tratta da Pont Canavese a Rivarolo. Qui i passeggeri cambiano treno e proseguono il viaggio verso Torino su materiale a trazione elettrica.

Analoga soluzione può essere adottata senza problemi di sorta da parte di Trenitalia, che esercita le linee verso Biella e verso Aosta.

Per quanto riguarda Biella.

Il servizio è impostato con treni che effettuano il servizio tra Biella e Santhià, dove i passeggeri cambiano treno e salgono sugli interregionali provenienti da Milano per Torino. Una sola coppia di treni (10082 Biella – Torino ; 10107 Torino – Biella) effettua il servizio diretto senza cambio a Santhià.

Evidentemente anche quest'unica coppia di treni può adeguarsi alle modalità di tutti gli altri, cioè effettuare il cambio a Santhià dove il viaggio può proseguire verso Torino con un treno a trazione elettrica.

Per quanto riguarda Aosta.

La linea Chivasso – Aosta, analogamente a quella Settimo – Pont Canavese esercitata da GTT, è elettrificata solo da Chivasso a Ivrea, ma non tra Ivrea e Aosta.

I passeggeri dei treni che nascono a Ivrea effettuano il cambio treno a Chivasso, dove la linea si immette sulla Milano – Torino; se il treno da Ivrea prosegue a Torino, esso è effettuato con materiale a trazione elettrica.

I 12 treni diretti da Aosta a Torino, invece, nella stazione ferroviaria di Chivasso sono costretti ad effettuare l'inversione di marcia, manovra che comporta almeno 8 minuti di sosta del treno.

Nello stesso tempo, può essere effettuata la sostituzione del locomotore da diesel a elettrico, oppure il cambio del treno da parte dei passeggeri.

Si porgono distinti saluti

Vanda Bonardo
Presidente Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta