

## UN RISULTATO DA DIFENDERE

Ieri, lunedì 12 novembre, si è svolto un Convegno organizzato dalla Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino nel quale è stato presentato il progetto di Sistema Ferroviario Metropolitan (SFM) torinese.

Nel modello di esercizio definitivo di SFM sarà possibile avere 80 treni/giorno su ognuna delle 4 linee previste, con treni cadenzati ogni 20 minuti nelle ore di punta.

Le 4 linee sono:

- FM1 Rivarolo – Chieri con estensione a Pont Canavese
- FM2 Pinerolo – Germagnano con estensione a Ceres
- FM3 Avigliana – Stura
- FM4 Carmagnola – Stura **con estensione a Chivasso e Ivrea**

Il progetto SFM, la cui entrata in esercizio (in fase intermedia) è prevista nel 2012, riprende e puntualizza il progetto di rete metropolitana esterna di Torino con “attestamenti incrociati” pensato, già dagli anni '80, sul modello della RER di Parigi.

***Va detto, prima di tutto, che l'inserimento del prolungamento fino a Ivrea della linea FM4 va ascritto a merito della Associazione Utenti visto che, fino alla vigilia del Convegno, l'estensione terminava a Chivasso.***

Le ragioni per le quali siamo riusciti a far re-inserire Ivrea nel progetto dell'Agenzia sono semplici e chiare:

- la tratta Chivasso – Ivrea era inserita già dai primi progetti degli anni '80 perchè ha un numero di passeggeri/chilometro ben superiore, ad esempio, alla Settimo – Rivarolo o alla Torino – Pinerolo;
- la tratta Chivasso – Ivrea è stata elettrificata proprio in previsione del SFM per rispondere alla necessità che i mezzi circolanti nel Sistema fossero tutti a trazione elettrica;
- il progetto Movicentro di Ivrea prevede, in aggiunta agli attuali 3 binari di attraversamento, altri 3 binari di attestamento dedicati al servizio metropolitano verso Chivasso – Torino.

***Sorge spontanea una domanda: chi e perché aveva tolto la Chivasso – Ivrea dal SFM?***

E' del tutto evidente che esiste una contraddizione palese tra il progetto SFM e la scelta di costruire la cosiddetta “lunetta” di Chivasso, il raccordo ferroviario che by-passa la “stazione porta” del Sistema!

E' meno evidente, e va dunque spiegato, che per essere operativo il SFM necessita di due condizioni:

1. la piena funzionalità del passante di Torino (prevista nel 2011)
2. il raddoppio dei binari almeno delle tratte iniziali delle linee interessate. Ad esempio, Settimo – Volpiano per la Canavesana e Sangone – Candiolo per la linea di Pinerolo.

Per la nostra Chivasso - Ivrea sarebbe necessario raddoppiare i binari almeno fino a Montanaro (meglio se fino a Rodallo) altrimenti non sarebbe possibile aumentare il numero di treni.

Ma, nel Convegno di ieri, l'estensione a Ivrea è sì citata, ma il raddoppio non è citato nel Piano degli Interventi Strutturali. Evidentemente il RE-inserimento di Ivrea, operato all'ultimo minuto, non ha permesso di aggiornare la mappa del Piano di investimenti.

***Tutto ciò evidenzia quanto sbagliata e controproducente per il Canavese sia la scelta di prioritizzare la “lunetta” di Chivasso rispetto al raddoppio dei binari.***

Forse, con la lunetta, ci guadagneranno i viaggiatori valdostani ed eporediesi (sempre che i treni non si blocchino ad aspettare incroci) mentre ci perderanno tutti i viaggiatori delle stazioni intermedie tra Ivrea e Chivasso (ma anche gli eporediesi) che perderanno la possibilità di usufruire del Sistema Ferroviario Metropolitan!

In ballo ci sono scelte strategiche per questo territorio: si pensa ad uno sviluppo solo per la città di Ivrea, oppure per tutto il Canavese?

***Vogliamo credere che possa ancora prevalere il buonsenso e che i decisori ascoltino le nostre ragioni: prima il raddoppio dei binari e solo dopo, se se ne sarà verificata l'utilità, la lunetta.***

Val la pena di rilevare che il progetto “lunetta”, nel frattempo, sta riscontrando le difficoltà di realizzazione che noi avevamo previsto. Nell'ultimo “incontro tecnico” è stato messo in evidenza che il tracciato inizialmente previsto non è realizzabile e di conseguenza si dovrà optare per una soluzione “allungata” con un notevole incremento di costi, che rischiamo di “mangiarsi” l'intero capitale di finanziamento previsto dalla finanziaria a favore della Chivasso – Aosta.

Rimane in ogni caso una perplessità (chiamiamola così) sull'opportunità di “saltare” la stazione di Chivasso che (dati frequentazioni di fonte Trenitalia) fornisce il 16% del movimento passeggeri dei treni diretti Torino – Aosta, una percentuale superiore a quelle di Aosta (15%) e Ivrea (14%).

**Associazione Utenti Ferrovia  
Chivasso – Ivrea – Aosta**

Ivrea, 13 novembre 2007