

Il seguente Ordine del Giorno è stato approvato all'unanimità dal Consiglio Comunale di Chivasso nella seduta del 11 giugno 2007

ORDINE DEL GIORNO SULLA INDIVIDUAZIONE DELLE OPERE UTILI A MIGLIORARE EFFETTIVAMENTE LA FUNZIONALITA' DELLA LINEA FERROVIARIA CHIVASSO-IVREA-AOSTA, IN LUOGO DEL COSIDDETTO "PEDUNCOLO" CHE BYPASSA LA STAZIONE DI CHIVASSO

PREMESSO CHE

La Regione Piemonte, la Regione Valle d'Aosta e il Comune di Ivrea intendono utilizzare gran parte dei 40 milioni di euro previsti dalla Legge finanziaria per il potenziamento della linea Chivasso-Ivrea-Aosta per costruire un peduncolo che istrada i treni da e per Ivrea-Aosta dalla ferrovia proveniente da Montanaro a quella per Torino, escludendo il transito nella stazione di Chivasso.

Questo intervento tecnico non elimina nessuno dei reali ostacoli e delle limitazioni che mantengono bassa la velocità commerciale della linea Chivasso-Ivrea-Aosta e compromettono la regolare e puntuale marcia dei convogli, nonché la sicurezza (binario unico, bassa velocità di esercizio, manufatti provvisori e inadeguati come il ponte sul fiume Chiusella, elevato numero di passaggi a livello). Il permanere di queste gravi e sostanziali carenze impedisce l'inserimento di ulteriori tracce orario e non consente di mantenere collegamenti Chivasso-Ivrea in sostituzione di quelli deviati per il peduncolo.

Il binario unico della linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta comporta la necessità di effettuare gli "incroci" fra i treni esclusivamente nelle stazioni. L'attuale densità di circolazione dei convogli (peraltro tutti molto frequentati) sulla linea in questione, impone l'effettuazione di almeno due incroci per treno nel tratto Chivasso-Ivrea. A solo titolo di esempio, in questo tratto di linea, su 11 treni nelle due direzioni nella fascia mattutina compresa tra le 6.00 e le 9.30 vengono effettuati ben 19 incroci, 7 dei quali a Chivasso (4) e a Montanaro (3). Ogni incrocio implica circa 5 minuti di maggiore percorrenza a carico di entrambi i treni ma, soprattutto, introduce elementi di "rigidità", in quanto rende di fatto impossibile modificare l'attuale programma di esercizio, e di "irregolarità", in quanto il ritardo per qualsiasi causa di un treno genera ritardi ai treni incrocianti che, a cascata, provocano ulteriori ritardi agli altri treni a seguire.

L'opera in questione, inoltre, impedirebbe ai passeggeri provenienti dalle linee ferroviarie Milano-Novara-Vercelli-Chivasso, Asti-Cavagnolo-Chivasso, Alessandria-Casale-Crescentino-Chivasso, nonché dalle numerose autolinee che convergono su Chivasso, di usufruire dei collegamenti per raggiungere Ivrea ed Aosta e viceversa.

Il tempo tecnico per l'inversione dei convogli nella stazione di Chivasso può altresì essere fortemente contenuto con strumenti tecnici e materiale rotabile adeguati, tanto che fino al 1975 non superava i tre minuti.

Destinando il finanziamento ad un raddoppio anche parziale della tratta attuale, si possono eliminare le attese per gli incroci e rendere più veloce, sicura e regolare la marcia dei treni, aumentando inoltre la frequenza dei convogli. La realizzazione del peduncolo, infatti, non permetterebbe il transito contemporaneo di due treni negli opposti sensi di marcia: uno dei due dovrebbe comunque trattenersi a Chivasso oppure a Montanaro. Attualmente, molti treni dopo la sosta a Chivasso sarebbero già pronti a ripartire verso Montanaro, ma ciò non avviene in quanto si deve attendere il treno proveniente dal senso opposto. Con il raddoppio della tratta, invece,

l'incrocio potrebbe avvenire in linea, con evidenti miglioramenti sulla potenzialità e velocità commerciale.

Quindi, il peduncolo non solo non permette di aumentare sostanzialmente velocità, sicurezza, regolarità e frequenza dei convogli, non solo impedisce a centinaia di viaggiatori di utilizzare la stazione di Chivasso come interscambio, ma ridimensiona pesantemente il ruolo del nodo ferroviario di Chivasso, privandolo di quasi tutti i collegamenti per Ivrea-Aosta e di un quarto dei collegamenti per Torino e determinando pesanti conseguenze sul piano economico e sociale.

Il bypass della stazione di Chivasso tronca lo storico collegamento tra il Chivassese e l'Eporediese, essenziale sia per qualsiasi progetto di sviluppo del Canavese, sia nella prospettiva di collaborazione tra le due aree nella gestione di importanti servizi come quello sanitario.

La distruzione di un nodo di interscambio è l'antitesi di qualsiasi moderna politica del trasporto pubblico.

Risulta inaccettabile infine che Chivasso ed il suo territorio, dopo aver pagato un altissimo prezzo per il transito dell'Alta Velocità, non solo non traggano alcun vantaggio sul piano trasportistico, ma addirittura vengano emarginati dai collegamenti esistenti.

IN CONSEGUENZA DI TUTTO CIO' PREMESSO,

il Consiglio Comunale di Chivasso ritiene di farsi promotore delle istanze considerate e dà mandato al Sindaco di attivare e concertare con i Comuni e gli Enti del Chivassese tutte le iniziative necessarie per rappresentare a tutti i livelli istituzionali l'assoluta inopportunità della realizzazione del cosiddetto peduncolo e la necessità di investire il finanziamento in opere destinate a migliorare effettivamente la funzionalità della ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta, come il raddoppio di alcune tratte.