

# STORIA DELLA ASSOCIAZIONE UTENTI FERROVIA CHIVASSO – IVREA – AOSTA (e anche degli ultimi decenni della linea ferroviaria)

## CENNI DI STORIA

La tratta Chivasso – Ivrea venne inaugurata il 5 novembre 1858.

Passarono quasi trent'anni per aprire al traffico la tratta fino ad Aosta, inaugurata il 5 luglio 1886.

I 100 chilometri di binari, nel marzo 1988 quando comincia la nostra storia, erano a binario unico, non elettrificati, avevano altrettanti passaggi a livello, erano esercitati con il cosiddetto Blocco Elettrico Manuale, il personale che gestiva le stazioni e conduceva i locomotori era composto da alcune centinaia di militari del Genio ferrovieri che, a partire dal 1914, avevano avuto l'affidamento della linea grazie ad una convenzione tra il Ministero della Difesa e quello dei Trasporti.

## Marzo 1988

Alcuni consiglieri presenti nei **Consigli Comunali di Chivasso, Caluso, Ivrea ed Aosta** presentano uno stesso testo di **Ordine del Giorno** nei rispettivi Consigli, nel quale si chiede di organizzare una Conferenza degli Enti Locali interessati per chiedere alle Ferrovie dello Stato l'elaborazione di un progetto che "preveda il **raddoppio, l'elettrificazione e la smilitarizzazione** della linea Chivasso-Ivrea-Aosta".

Successivamente lo stesso Ordine del Giorno viene presentato anche nel Consiglio della Provincia di Torino e nei Consigli Regionali del Piemonte e della Valle d'Aosta.

Ovunque viene approvato all'unanimità.

## Maggio 1988

Primo **volantinaggio** nelle stazioni della linea per far conoscere l'iniziativa dei consiglieri comunali e regionali e sensibilizzare i pendolari a sostenere l'iniziativa.

## Febbraio 1989

Alla Sala Congressi "La Serra" di Ivrea si svolge la **Conferenza** "*Le prospettive di potenziamento della direttrice ferroviaria Chivasso – Ivrea – Aosta*" organizzata dai Comuni di Aosta, Chivasso e Ivrea, Provincia di Torino, Regioni Piemonte e Valle d'Aosta.

Il documento conclusivo, oltre al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, si pronuncia sulla questione della gestione delle linee con il seguente capoverso:

*"Pur apprezzando l'opera svolta dal Genio Ferrovieri, gli enti promotori ritengono che l'Amministrazione Militare, date le sue peculiarità, sia più idonea a gestire una linea ferroviaria di interesse locale".*

Cioè chiede che il Genio venga trasferito altrove.

## 1 Marzo 1989

Pubblicizzata attraverso un volantinaggio nelle stazioni, si svolge a Ivrea una riunione pubblica per costituire un "**Comitato permanente per la ferrovia Chivasso – Ivrea – Aosta**" che, a seguito della Conferenza, "*prosegue l'iniziativa per ottenere raddoppio, elettrificazione e smilitarizzazione della linea*".

**Nasce** il Comitato che fino al dicembre 1994 (quando verrà costituita l'Associazione) svolgerà una intensa attività con la denominazione di "**Comitato Utenti della Ferrovia Chivasso – Ivrea – Valle d'Aosta**".

## Maggio 1989

Il Comitato Utenti prepara una "**Piattaforma di obiettivi**" che viene inviata alla Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato, agli Enti Locali, ai Sindacati, a Camera di Commercio e Unione Industriali, ai Presidi e ai Consigli di Fabbrica, ai partiti, alle associazioni, agli organi di informazione.

Nei mesi successivi, con assemblee nei comuni, nelle fabbriche e negli istituti scolastici, e con banchetti nelle stazioni, vengono raccolte oltre **tremilacinquecento firme** di pendolari a sostegno della Piattaforma.

## Gennaio 1990

Il Comitato Utenti fa il suo primo incontro "ufficiale" - ne seguiranno innumerevoli negli anni successivi.

Il **primo incontro** è con il **Prefetto di Torino**, al quale il Comitato si era rivolto per chiedere uno stop al problema più drammatico vissuto dai pendolari, cioè la chiusura della linea per molti giorni quando i militari del Genio Ferrovieri venivano utilizzati in sostituzione del personale FS in sciopero in altri compartimenti, ed anche per sollecitare la Direzione Compartimentale a concedere un incontro con il Comitato.

Bisognava capirli! Le Ferrovie dello Stato non sapevano come trattare un fatto nuovo, cioè un Comitato di Utenti che chiedeva di discutere e farsi rispondere su delle richieste di pendolari organizzati! Finalmente, anche grazie al Prefetto, il 9 febbraio 1990 l'incontro ha luogo.

Giugno 1990

Nei mesi precedenti il Comitato ha elaborato un orario ferroviario completo e attuabile, che prevede un forte incremento dell'offerta e il **cadenzamento** dei treni. È una proposta fortemente innovativa, che sarà applicata almeno 10 anni dopo su tutta la rete FS nazionale.

Nel cambio orario del giugno 1990 alcune delle richieste del Comitato vengono accolte. È il **primo risultato tangibile** del Comitato Utenti.

Ulteriori incrementi di servizi vengono ottenuti con i cambi orario successivi nel corso del 1991.

10 Giugno 1992

All'imbocco sud della **galleria di Caluso** avviene uno **scontro frontale** tra il diretto proveniente da Torino e il locale da Ivrea a Chivasso.

Il drammatico bilancio umano sarà di 6 morti e circa 40 feriti, alcuni dei quali riporteranno invalidità permanenti.

L'inchiesta giudiziaria e il seguente processo per disastro colposo individuerà nei due giovani genieri, capistazione di Candia e Caluso in servizio quel pomeriggio, gli unici responsabili dell'incidente.

La lieve condanna sarà coperta dal condono.

Il Comitato Utenti, con i propri avvocati, sarà riferimento dei famigliari delle vittime e chiederà con forza, a più riprese, di individuare le responsabilità ed estendere l'imputazione di disastro colposo nei confronti di chi ha messo nelle mani di ragazzi inesperti la vita dei pendolari, ma non riuscirà ad ottenere ragione nelle aule di tribunale.

Maggiore successo avrà l'iniziativa immediatamente intrapresa per ottenere che la linea ferroviaria Chivasso – Aosta venga ammodernata, per rimuovere le cause strutturali che avevano provocato l'incidente.

1994

Grazie alla forte mobilitazione del Comitato Utenti, sostenuta dagli organi di informazione, dagli Enti Locali e dai parlamentari della zona, un **accordo al Ministero dei Trasporti** decide che la linea sarebbe stata **"smilitarizzata"** e **messa in sicurezza** con l'installazione del CTC (impianti di regolazione del traffico tecnologicamente più evoluti del precedente).

19 Dicembre 1994

Uno dei limiti della "battaglia giudiziaria" intrapresa dopo l'incidente di Caluso era stata l'impossibilità, per il Comitato Utenti, di costituirsi parte civile nel processo, a causa della mancanza di "veste giuridica" del comitato spontaneo.

Soprattutto con questa motivazione, il Comitato decide di costituirsi in Associazione registrata con atto notarile, nella speranza di non dover mai aver più a che fare con questo tipo di problemi.

Speranza che fortunatamente è stata esaudita!

Naturalmente questo non è stato l'unico motivo per cui 10 "soci fondatori" sono andati dal notaio a **costituire** la **"Associazione Utenti Ferrovia Chivasso – Ivrea – Aosta"**: lo scopo principale era, come scritto nella premessa dello Statuto:

*"l'esigenza di meglio soddisfare le necessità di trasporto sia dei pendolari, sia degli utenti saltuari, anche attraverso interventi nella gestione, nei sistemi di esercizio e sicurezza e nelle strutture, quali la smilitarizzazione della linea, l'installazione di sistemi di circolazione più moderni e sicuri, l'elettificazione, il raddoppio dei binari almeno tra Chivasso e Ivrea.*

*Allo scopo di perseguire tali finalità con maggiore efficacia e di rappresentare più compiutamente le esigenze degli utenti, si intende formalizzare la costituzione di una Associazione con atto scritto"*

1997

Dopo una lunghissima fase di progettazione, finalmente **iniziano i lavori** per installare il Blocco Conta Assi, altrimenti detto **CTC**. Sono lavori molto impegnativi, che comportano la sostituzione di tutti gli apparati di linea, dei passaggi a livello, di stazione e il collegamento con il DCO, che dalla sala operativa di Lingotto dovrà telecomandare la marcia dei treni.

1999

Con l'entrata in vigore dell'orario estivo, il 30 maggio 1999, vengono **soppresse numerose fermate**: in Piemonte quelle di **Montalto Dora, Settimo/Tavagnasco e Quincinetto**; in Valle d'Aosta quelle di **Montjovet**,

**Chambave, St. Marcel e Quart.** La decisione viene concordata tra FS e Regione Valle d'Aosta in base al principio che la Regione Valle d'Aosta è responsabile della tratta tra Ivrea e Aosta e che i passeggeri che utilizzano quelle stazioni sono pochi.

La nostra Associazione protesta e si fa interprete delle rimostranze dei pendolari delle stazioni piemontesi soppresse, ma né la Regione Piemonte, né i sindaci dei comuni interessati sostengono le nostre proteste.

La ragione è che la Regione Valle d'Aosta si assume i costi del servizio pubblico anche nella tratta piemontese rimpiazzando il servizio ferroviario con gli autobus, e promettendo a breve una integrazione dei servizi ferro/gomma.

L'integrazione non ci sarà mai più, ma soprattutto, quando nel settembre del 2012 anche la Regione Valle d'Aosta si troverà a fare i conti con il taglio delle risorse, sopprimerà anche i servizi su gomma.

Marzo 2000

Firma **Accordo di Programma** tra Regione Piemonte, Ministero Trasporti e FS per il potenziamento di alcune linee ferroviarie piemontesi, tra cui la Chivasso – Ivrea, con un impegno di spesa complessivo di 400 miliardi di lire.

Giugno 2000

**Terminano i lavori** di installazione del Blocco Conta Assi. Il Genio ferrovieri ha già **abbandonato le stazioni** (non ancora la guida dei locomotori) già da febbraio, quando ancora il CTC non è completamente operativo, chiudendo tutte le sale d'aspetto.

Ottobre 2000

L'**alluvione** provoca gravi danni alla linea con numerose interruzioni, sia nella tratta piemontese che in quella valdostana. In particolare cadono due ponti ferroviari, uno sul torrente Chiusella, tra Strambino e Ivrea, l'altro sulla Dora Baltea a Montestrutto, poco a nord di Borgofranco d'Ivrea.

L'esercizio dei treni si svolge solo tra Chivasso e Strambino, da dove partono gli autobus sostitutivi per Ivrea e per la Valle d'Aosta.

Novembre 2000

Organizzato dalla Associazione Utenti, si svolge in Sala Santa Marta, a Ivrea, un **incontro pubblico** per affrontare il problema del **ripristino della linea ferroviaria**.

All'incontro partecipano i massimi livelli istituzionali (Regioni, Provincia, Comuni), parlamentari e funzionari al massimo livello delle ferrovie, che illustrano le tempistiche dei lavori di ripristino della linea.

Maggio 2001

Comunicazione diretta da RFI alla Associazione Utenti dell'avvio della progettazione esecutiva dell'**elettrificazione** della Chivasso – Ivrea; impegno di spesa 40 miliardi di lire.

Luglio 2001

Viene **ripristinato il ponte sul Chiusella**, tra Ivrea e Strambino, con la ripresa della circolazione dei treni fino ad Ivrea. Autobus sostitutivi continuano ad assicurare il collegamento con la Valle d'Aosta.

Il ripristino del ponte sul Chiusella viene effettuato con una soluzione "provvisoria" che comporta un forte rallentamento della marcia dei treni.

Ci vorranno 10 anni per risolvere il problema con una soluzione "definitiva".

Dicembre 2002

Dopo molte vicissitudini, tra le quali il sequestro, da parte della Magistratura, del cantiere per il **ripristino del ponte di Montestrutto** (e un processo contro alcuni dirigenti di RFI e imprese d'appalto) vengono conclusi i lavori di ripristino dei danni alluvionali e **riattivata la circolazione** anche tra Ivrea e Aosta.

Maggio 2004

RFI indice la prima delle numerose **gare d'appalto** in cui sono suddivisi i lavori per l'**elettrificazione** della tratta tra Chivasso e Ivrea.

Giugno 2005

Viene consegnato dall'ing. Caposio il documento "**Studio di Fattibilità** per l'adeguamento ed il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino" commissionato dalla Regione Valle d'Aosta che ipotizza interventi per quasi 900 ML€ (886.665.000) di cui 10 ML€ per la "**lunetta**" di Chivasso.

Ottobre 2006

Viene presentato un **emendamento alla legge finanziaria 2007** proposto dai parlamentari valdostani che impegna RFI ad utilizzare **40 milioni di euro** nel 2007 e 2008 per "l'ammmodernamento e il potenziamento della linea ferroviaria Chivasso – Aosta". L'emendamento sarà poi fatto proprio dal governo e approvato.

Novembre 2006

In un incontro in Regione Piemonte, viene deciso di dare priorità alla cosiddetta "lunetta" di Chivasso. L'Associazione Utenti, in un comunicato, **contesta la decisione** e propone di dare priorità al raddoppio dei binari nella tratta Chivasso - Ivrea.

Dicembre 2006

**Terminano** i lavori di **elettrificazione** della tratta Chivasso – Ivrea.

Dicembre 2006

**Accordo di Programma** tra Regione Valle d'Aosta, Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che prevede la progettazione della "**Lunetta di Chivasso**".

Novembre 2007

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana presenta, in un convegno a Torino, il progetto di **Servizio Ferroviario Metropolitano**, destinato a rivoluzionare il servizio ferroviario nel territorio di Torino e provincia.

Una delle linee previste, la FM4, da Carmagnola a Stura, viene indicata nel progetto "con prolungamento a Chivasso e Ivrea" solo grazie all'intervento dell'Associazione Utenti, in quanto, fino alla vigilia del convegno, il prolungamento era solo fino a Chivasso.

Nel comunicato emesso nell'occasione, l'Associazione Utenti rivendica il risultato ottenuto e si chiede, provocatoriamente, "*chi e perché aveva tolto la Chivasso – Ivrea dal SFM*" visto che, ad esempio, l'elettrificazione della Chivasso – Ivrea era stata giustificata nei progetti regionali proprio per l'inserimento nel futuro servizio ferroviario metropolitano.

Marzo 2008

**Prima** richiesta di **Verifica di Impatto Ambientale** del progetto lunetta redatto da RFI, che si conclude a maggio con la dichiarazione di improcedibilità, di fatto una **bocciatura**, in quanto il progetto interferisce con quello di soppressione di alcuni passaggi a livello della Torino-Milano.

Aprile 2008

Firma dell'**Accordo di Programma Quadro** Interregionale tra le Regioni Piemonte e Valle d'Aosta, i Ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo economico e RFI che prevede l'impiego dei 40 ML€ dell'emendamento alla finanziaria 2007 nel seguente modo:

- realizzazione lunetta di Chivasso (costo di 25.780.000 €);
- riqualificazione ponte ferroviario sul Chiusella (6 ML€);
- progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon (8 ML€);
- progettazione preliminare ottimizzazione binari nei tratti Hone-Verrès e Châtillon-Aosta (20 mila €);
- progettazione preliminare per l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta (200 mila €).

Novembre 2008

**Seconda** richiesta di **VIA** del progetto lunetta, che si conclude a dicembre con una **nuova bocciatura** in quanto RFI non ha risolto affatto l'interferenza con il progetto di soppressione dei passaggi a livello. La Regione impone a RFI di ripresentare il progetto, ma questa volta seguendo la procedura di Valutazione (non più semplice verifica) di Impatto Ambientale.

Ottobre 2009

Il sistema antincendio di **Porta Susa** scatta a causa del passaggio di un treno diesel proveniente da Aosta nella stazione sotterranea inaugurata la settimana prima. Le persone presenti in stazione subiscono una inaspettata doccia gelata.

Si evidenzia il problema dell'**inquinamento causato dai locomotori diesel** che porterà alle verifiche da parte dell'ARPA e alla necessità di non far transitare nel passante ferroviario di Torino i treni della linea Torino-Aosta.

Luglio 2010

RFI presenta alla **VIA** il progetto di **elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta**. Grossi problemi sollevati dal Comune di Ivrea, in quanto il progetto prevede di alzare il Lungo Dora di 1 metro. Il costo stimato dell'elettrificazione è di 81 ML€, di cui soli 17 dichiarati disponibili.

Agosto 2010

Viene sostituita la parte ferroviaria del ponte sul Chiusella, **eliminando il rallentamento** dovuto all'opera provvisoria messa in esercizio nel luglio del 2001. L'opera è finanziata con una quota dei 40 ML€ ottenuti dall'emendamento alla Legge Finanziaria 2007. Il costo stimato era di 6 ML€, quello effettivamente speso,

secondo fonti giornalistiche, è di circa 1,5 ML€ Tra l'inverno del 2011 e l'estate 2012 vengono eseguiti ulteriori lavori per la protezione del ponte ferroviario, per circa un altro milione di euro.

Settembre 2010

**Terza VIA** del progetto lunetta, preceduta da una riunione in Direzione Trasporti della Regione Piemonte nella quale tutti gli Enti Locali presenti (compresa la Regione Valle d'Aosta) esprimono dubbi (con l'eccezione dell'assessore ai trasporti della Regione Piemonte, Borioli) sull'utilità dell'opera e **impegnano RFI** a presentare uno **studio comparativo costi/benefici tra lunetta e raddoppio**.

RFI produrrà lo studio, ma il **tavolo non verrà più riconvocato** per valutarne le conclusioni.

Nonostante questo sotterfugio, il progetto "lunetta" verrà bocciato per la terza volta, in particolare perché sono emerse gravi criticità di carattere idrogeologico nella zona nella quale dovrebbe svilupparsi il tracciato ferroviario.

Nel frattempo i costi stimati sono arrivati a oltre 37 ML€, dovuti soprattutto a varianti di tracciato come la l'aggiunta di un ramo di collegamento con la stazione di Chivasso e la dismissione del tracciato attuale.

10 Novembre 2010

A **Porta Susa** i fumi emessi da un locomotore della Torino – Aosta provocano il **fuggi-fuggi generale** dei malcapitati pendolari presenti nella stazione sotterranea, 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, **impone alle FS di non far più accedere treni diesel nel passante ferroviario torinese**.

L'irritazione di Guariniello è più che giustificata visto che scopre che RFI ha disabilitato l'intervento automatico del sistema antincendio (dopo l'episodio dell'ottobre 2009) generando una situazione di grave pericolo per i viaggiatori e i lavoratori delle ferrovie.

La prima "toppa" escogitata da RFI per risolvere il problema è quella di effettuare, a Chivasso, lo spostamento del locomotore dalla coda alla testa del treno, in modo che, a Porta Susa, gli scarichi del locomotore fossero il più lontano possibile dai sensori antincendio.

Ovviamente si rivela inefficace e però determina gravi ritardi generalizzati a tutti i treni.

12 Dicembre 2010

Guariniello impone, con il cambio orario, che i locomotori diesel non accedano più a Porta Susa. La nuova soluzione "toppa" è la **sostituzione del locomotore**, da diesel a elettrico, a Chivasso: una manovra lunga e farraginoso, che spesso non va a buon fine.

L'effetto delle "toppe" è **disastroso**: i viaggi sulla linea accumulano ritardi e soppressioni tanto da provocare l'abbandono del treno da parte di migliaia di pendolari.

Si fa strada l'ipotesi, sostenuta anche dalla Associazione Utenti, ma osteggiata dall'assessore ai trasporti della Regione Valle d'Aosta, di effettuare la cosiddetta "rottura di carico" (il cambio del treno da parte dei passeggeri) in alternativa alla sostituzione del locomotore.

Dopo infinite discussioni, polemiche e incontri, finalmente la posizione dell'Associazione Utenti sarà quella che verrà adottata.

Febbraio 2011

La procedura di **VIA** per il progetto di **elettrificazione** della tratta **Ivrea – Aosta** che, interessando due Regioni, è di competenza del Ministero dell'Ambiente, si conclude con una determina del Ministero che consente di **non assoggettare** il progetto alla procedura di VIA nazionale.

RFI è nelle condizioni di procedere alla redazione del progetto esecutivo, ma l'opera non è finanziata.

6 Marzo 2011

Entra in vigore il nuovo orario con le **"rotture di carico"** che implica l'abbandono delle vecchie locomotrici diesel D445 e un utilizzo molto più esteso di locomotori elettrici.

I benefici per i pendolari sono molto evidenti: il servizio torna a una **buona puntualità**.

18 Marzo 2011

Nonostante le vicende relative al divieto di accesso dei diesel nel passante torinese abbiano reso del tutto evidente che il progetto lunetta è divenuto obsoleto ed ancora più evidentemente inutile, RFI presenta in **VIA** la **quarta** edizione del progetto, omettendo di indicarne i costi (probabilmente diventati superiori al finanziamento disponibile).

Aprile 2011

Il Comitato PendolariStanchi VDA, nel frattempo costituitosi in Valle su posizioni simili a quelle dell'Associazione Utenti, lancia una raccolta di firme per chiedere che venga data **priorità** al progetto di **elettrificazione** della tratta Ivrea – Aosta.

Verranno raccolte oltre **3.500 firme**, soprattutto di pendolari valdostani.

Luglio 2011

Inaspettatamente l'Ufficio di VIA della Regione Piemonte **approva il progetto lunetta**, pur con una serie di prescrizioni in particolare sulle problematiche di carattere idrogeologico che il progetto di RFI non ha risolto. Nella determina dell'Ufficio non viene spesa neppure una parola sul fatto che il progetto, con il divieto di accesso dei locomotori diesel nel passante torinese, ha perso ogni validità.

Oramai, tutti si sono convinti, anche la Regione Valle d'Aosta, che la lunetta non serve a nulla.

14 Luglio 2011

Il **Consiglio Regionale** della **Valle d'Aosta** è chiamato a **pronunciarsi** sulla **petizione** per l'elettrificazione proposta da oltre 3.500 firmatari.

Il documento ottiene 8 voti dei consiglieri dei gruppi politici di opposizione, mentre un ordine del giorno contrapposto, che non indica alcuna soluzione per risolvere il problema della ferrovia, viene approvato dai 23 consiglieri dei gruppi politici che esprimono la Giunta regionale.

18 Novembre 2011

Organizzato **dall'amministrazione comunale di Chivasso** in collaborazione con i comitati pendolari presenti sulla linea (l'Associazione Utenti, il comitato valdostano e quello di Chivasso) si svolge il Convegno dal titolo: **"Tramontato il progetto Lunetta: quali prospettive per la linea ferroviaria Torino-Chivasso-Aosta"**.

È una importante occasione di confronto nella quale tutti gli Enti intervenuti, compresa la Regione Valle d'Aosta, dichiarano **ormai superato il progetto di Lunetta di Chivasso**.

Mentre però tutti gli interventi, dai Comuni di Chivasso e Ivrea all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, dai Comitati dei pendolari ai parlamentari e consiglieri regionali, fino alla stessa Trenitalia, si pronunciano per utilizzare le risorse disponibili (circa 35 ML€) per l'elettrificazione della tratta Ivrea – Aosta, l'assessore valdostano ai trasporti, Aurelio Marguerettaz, dichiara di preferire l'acquisto di **treni bimodali** (trazione sia diesel che elettrica).

Novembre 2011

Qualche giorno dopo, sugli organi di informazione appare la notizia che una **cordata di imprenditori valdostani** ha proposto al Tribunale di Torino di **acquisire la fallita Arenaways**, con l'obiettivo di gestire, con l'acquisto di treni bimodali, il servizio sulla Aosta – Torino. Nel giro di qualche mese la vicenda, ampiamente pubblicizzata dai giornali, **si sgonfia miseramente**. Si scopre che la cordata non aveva né il denaro, e tanto meno un minimo di affidabilità per intraprendere questa impresa.

Febbraio 2012

In conferenza stampa, l'assessore valdostano Marguerettaz annuncia il conferimento di un **incarico professionale** per **individuare** i modelli di **treni bimodali** che possono essere utilizzati sulla linea ferroviaria Aosta-Torino. Nel maggio successivo, sulla stampa valdostana appare la notizia del conferimento dell'incarico, al costo di **ben 24 mila €**.

Luglio 2012

In **Commissione Trasporti della Camera dei Deputati** si conclude la discussione del cosiddetto "Schema di aggiornamento del Contratto di Programma Ministero – RFI". Si fa il punto, in sostanza, di cosa è stato effettivamente realizzato da RFI a seguito degli stanziamenti ricevuti dallo Stato negli anni precedenti per il potenziamento della rete e si programma il futuro. Ovviamente, viene fuori che i 27 milioni di euro per la lunetta di Chivasso **non sono stati spesi**, anzi il progetto è **"decaduto"** e la Regione Valle d'Aosta ha chiesto di **poterli spostare** per l'acquisto dei treni bimodali. Il Governo però **non è d'accordo** e propone di **"definanziare" lo stanziamento**, cioè di riprenderselo. Solo l'intervento dell'onorevole valdostano Nicco riesce, in extremis, ad **evitare che i 27 ML€ spariscono** e la Commissione decide che vengano lasciati formalmente ancora per la lunetta, tant'è che nei programmi al 2015 di RFI appare ancora la lunetta anche se ormai non la vuole più nessuno.

13 Luglio 2012

Trenitalia **minaccia di ridurre sensibilmente le corse** tra Aosta e Ivrea e anche dei diretti tra Aosta e Torino, lamentando il mancato pagamento dei servizi. Viene in luce la complessa questione del trasferimento alla Regione VDA delle **deleghe in materia di trasporto ferroviario**.

Già dal 2000, le Regioni a statuto ordinario erano state "costrette" a ricevere le deleghe dallo Stato centrale, cosa che comportava la stipula di "Contratti di Servizio" con i gestori del servizio ferroviario: teoricamente a gara, in pratica tutti o quasi con Trenitalia.

Le Regioni a statuto speciale di avevano tempi meno contingenti per adeguarsi, e man mano tutte l'hanno fatto. Tranne la Regione VDA, i cui treni (sia Aosta – Ivrea che gli "ex-diretti" Aosta – Torino, continuano ad essere "pagati" dallo Stato per circa 23 milioni di euro all'anno.

Nel 2010 era stato definito il passaggio delle deleghe (D.L. 194 del 26/10/2010) ma evidentemente il testo non era chiaro, visto che la Regione VDA sostiene che manchi il decreto di attuazione. Quest'ultimo sarebbe condizionato dalla richiesta valdostana di **"mettere prima a posto"** la tratta Ivrea – Aosta a carico dello Stato. In sostanza, una gran confusione, visto che Trenitalia sostiene di non aver più ricevuto un euro dal 2011 e quindi, per forzare la soluzione del rimpallo di competenze tra Stato e Regione, minaccia i tagli che dovrebbero iniziare dal 29 Luglio.

Ma, dopo un incontro al Ministero, il tutto viene rinviato a data da destinarsi.

Settembre 2012

Mentre Regione VDA, Ministero dei Trasporti e Trenitalia litigano sui soldi per pagare i treni, la Regione VDA si porta avanti con il lavoro **tagliando le corse di autobus sulla tratta Aosta – Ivrea**, limitando il servizio a Pont St. Martin e lasciando letteralmente a piedi gli studenti dei comuni intermedi tra Pont e Ivrea.

L'Associazione Utenti ricorda che le stazioni ferroviarie di Montalto Dora, Settimo/Tavagnasco e Quincinetto erano state chiuse su richiesta della Regione VDA (per velocizzare le corse ferroviarie) impegnandosi, in cambio, a fornire a proprie spese il servizio alternativo su gomma.

**Quindi l'Associazione chiede con forza di riaprire le stazioni chiuse, dove i treni continuano a passare, ovviamente, ma non fanno più fermata!**

Purtroppo avere la ragione dalla propria parte non è sufficiente e, con tempi molto lunghi, disagi grandissimi e code polemiche, il problema viene infine malamente risolto con qualche corsa in più degli autobus "piemontesi".

9 Dicembre 2012

Con il cambio di orario, entra in **funzione completa il passante ferroviario** e vengono istituite le corse del **Servizio Ferroviario Metropolitano**.

Nel corso dell'estate, alla stazione ferroviaria di Ivrea sono stati realizzati sul 1° e il 3° binario **i lavori per ospitare contemporaneamente 2 treni** (con allungamento delle banchine e adeguamento del sistema di segnalamento) e permettere così che **tutte le rotture di carico** si possano effettuare **a Ivrea**.

E così sarà, dal 9 dicembre, risolvendo i problemi delle rotture di carico a Chivasso.

Ma l'introduzione del nuovo orario **provoca problemi grandissimi per i pendolari di Strambino, Caluso e Montanaro**, che si vedono eliminate le fermate dei 3 diretti (due al mattino e uno al pomeriggio) più frequentati della linea.

Colpa della Regione Piemonte, che convoca le associazioni per la presentazione dei nuovi orari il giorno sabato 1° dicembre per orari che sarebbero entrati in vigore il giorno 9 dicembre!

L'eliminazione delle fermate viene riconosciuta come errore da parte dei responsabili, ma ormai è tardi per rimediare e **solo un intervento "disperato" dell'Associazione Utenti permette di mettere una "toppa"** al problema più grave, cioè l'abolizione del servizio di trasporto al lavoro a Torino di numerosi lavoratori di Strambino e Caluso.

Ai cambi orario successivi, non si riuscirà più a risolvere i problemi rimasti aperti causati da quell'**errore originario** a causa della rigidità imposta dal binario unico, dall'intensità del traffico sia sulla Chivasso – Ivrea che sulla Torino – Chivasso. Spostare un treno o aggiungere una fermata, in particolare nelle ore dei treni pendolari, comporta praticamente rifare gli orari daccapo.

Giugno 2013

Il Governo Letta emana il cosiddetto **"Decreto FARE"** nel quale trova posto l'**autorizzazione**, fino a quel momento negata, a **"spostare" i 27 ML€ dalla lunetta ai bimodali**, come richiesto dalla Regione Valle d'Aosta. Il comunicato stampa del governo genera speranze, poi amaramente andate deluse, di qualche importante finanziamento per la linea Chivasso – Aosta. Al contrario, si scopre che non un solo euro aggiuntivo è stato messo a disposizione della nostra linea ferroviaria.

Il decreto FARE pone il limite del 31/12/2013 per la conclusione della gara d'appalto per l'acquisto dei treni.

Novembre 2013

La Regione Valle d'Aosta indice la **gara per l'acquisto di 5 treni bimodali**. Ai 27 ML€ ex-lunetta, aggiunge risorse originariamente dedicate alla Aosta – Prè St. Didier per arrivare alla cifra di **43.147.500 €**. In realtà, per effettuare il servizio degli ex-diretti Aosta – Torino, di treni bimodali ne servirebbero almeno 8, ma la Regione non se ne preoccupa.

4 Novembre 2013

Con una **conferenza stampa** a Ivrea, il sen. **Stefano Esposito**, vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, annuncia che il Governo avrebbe impegnato, con il disegno di **Legge di Stabilità** per l'anno 2014 (quella che una volta si chiamava Legge Finanziaria) la ragguardevole somma di ben **521 milioni di euro** per la Chivasso – Aosta. La notizia, inaspettata e particolarmente gradita, prende le prime pagine degli organi di informazione locale e suscita numerosissimi commenti. Accurate ricerche, permettono di trovare, tra gli allegati del disegno di legge, un riferimento che descrive: "Somme da assegnare alla

Regione Valle d'Aosta per il collegamento ferroviario Piemonte – Valle d'Aosta” e in tabella le cifre assegnate: 150 milioni per il 2014, 301 per il 2015 e 70 per il 2016.

La vicenda tiene banco per mesi, fino a che, purtroppo, non si scopre che la “notizia” di Esposito è frutto di errori ed equivoci e che i 521 milioni sono la cifra destinata dal Governo a RFI per l'intera rete nazionale. Rimarrà però il dubbio e il mistero sull'origine degli errori e degli equivoci che hanno generato la “falsa” notizia.

Febbraio 2014

Sui giornali valdostani appare la notizia che la **gara d'appalto per i bimodali è andata buca**.

Alla gara avevano partecipato tre aziende: la francese Alstom, la spagnola Caf e la svizzera Stadler Rail, ma la commissione di gara è costretta a decidere di non procedere alla assegnazione. Le prime due hanno presentato documentazione incompleta e sono stati esclusi subito; gli svizzeri, invece, hanno presentato un'offerta non aderente a quanto richiesto nel capitolato di gara.

Luglio 2014

Trapela sui giornali della Valle d'Aosta la notizia che anche il **secondo tentativo** di esperire la **gara d'appalto per l'acquisto di 5 treni bimodali** non ha avuto successo. Questa volta la gara **è andata deserta**. Bontà sua, l'assessore ai trasporti valdostano è costretto a commentare: «Non escludo che un bando di soli 5 treni abbia condizionato le aziende produttrici, abituate a forniture con numeri diversi».

Agosto 2014

Con una cocciutaggine (e una inconcludenza) che ricorda la vicenda dei numerosi tentativi falliti di farsi approvare il progetto lunetta, la Regione VDA avvia un **terzo tentativo di acquisto dei bimodali**, questa volta non più attraverso gara d'appalto, bensì con "procedura negoziata"

Maggio 2015

Passa ancora un altro anno, e finalmente la Regione Valle d'Aosta annuncia la **firma del contratto d'acquisto dei treni bimodali con la società svizzera Stadler Rail**. Il contratto prevede la fornitura di 5 mezzi bimodali composti da 3 carrozze per 180 posti a sedere e la loro manutenzione per 5 anni al costo di 43,1 milioni di euro, dei quali 27 dalla lunetta e 16 da fondi PAR- FAS. La data promessa per l'entrata in servizio è 3 anni, cioè il maggio 2018.

Dicembre 2015

**Chiude la tratta Aosta – Pré-Saint-Didier**. Formalmente la Regione Valle d'Aosta annuncia la “sospensione” del servizio, ma si viene poi a capire che i 16 milioni utilizzati per i bimodali sono quelli che avrebbero dovuto permettere di effettuare lavori urgenti e indispensabili sulla tratta Aosta – Pré-Saint-Didier.

Per protestare contro la chiusura della tratta, l'Associazione Pendolari Stanchi organizza una manifestazione sabato 19 dicembre sostenendo che *“Per uscire dalla crisi, la Valle d'Aosta deve investire in un piano strutturale e sistemico dei trasporti che la ricollegli al Paese e all'Europa attraverso un servizio pubblico e universale, moderno ed efficiente, sostenibile ed eco-compatibile. La linea Aosta – Pré-Saint-Didier deve farne parte, sia per il potenziale turistico ed economico, sia per quello ordinario, poiché potrebbe servire, a seguito di adeguate politiche di promozione dell'uso del mezzo pubblico, un terzo dei residenti della Valle.”*

Febbraio 2016

Alcuni giornali annunciano che, nel quadro dell'aggiornamento del Contratto di Programma tra Ministero dei Trasporti e RFI, alcuni milioni di euro sarebbero stati resi disponibili per la **eliminazione di passaggi a livello sulla Chivasso - Ivrea**. La Stampa indica 10 milioni, la Sentinella del Canavese invece 16 milioni.

Direttamente interpellata dall'Associazione, RFI Piemonte conferma i contatti in corso con le due Regioni per la “rivisitazione” dell'Accordo di Programma Quadro del 2008 (!) e che tra gli interventi prioritari c'è la soppressione dei passaggi a livello. Non conferma invece l'entità degli investimenti.

Luglio 2016

**Un gravissimo incidente ferroviario si verifica in Puglia tra Corato e Andria**, con lo scontro frontale tra due treni sul binario unico di quella linea.

**L'incidente ha delle fortissime analogie con quanto accadde nel giugno del 1992 tra Candia e Caluso** oltre 24 anni prima. In entrambi gli incidenti lo scontro è stato determinato dal cosiddetto errore umano, cioè dall'errore dei capistazione che hanno dato il via libera a due treni sulla stessa tratta a binario unico.

Sia allora che oggi, il sistema di controllo del traffico era il cosiddetto “blocco telefonico”, cioè il via libera ai macchinisti dato dopo lo scambio di telefonate tra i due capistazione.

La tragedia pugliese viene commentata dall'Associazione Utenti sottolineando l'importanza della fortissima iniziativa presa allora sulla nostra linea, iniziativa che, grazie al sostegno di tutto il territorio del Canavese e della Valle d'Aosta, ottenne l'installazione di un sistema di controllo del traffico più moderno ed efficace.

Giugno 2017

La **telenovela dei treni bimodali** registra un nuovo episodio.

Nello stabilimento Stadler presso Zurigo viene **presentato il primo convoglio "Flirt"**. Gli esponenti della Giunta Regionale della Valle d'Aosta sperano che i bimodali possano entrare in esercizio nel 2018!

Maggio 2018

**Ancora un incidente con morti sulla Chivasso – Aosta. Al passaggio a livello di Aré di Caluso** sulla statale 26 l'ultimo treno della giornata investe un mezzo per trasporti eccezionali bloccato nel passaggio a livello.

Muiono il macchinista del treno, Roberto Madau, e l'autista di un furgone di scorta al convoglio eccezionale, Stefan Aurelian, di nazionalità rumena; i feriti sono 23, molti tra i viaggiatori del treno, alcuni in condizioni molto gravi.

Dall'inchiesta emerge che questa volta non ci sono responsabilità da parte delle Ferrovie e che, probabilmente, queste ultime non erano state neppure avvisate del transito del convoglio eccezionale. Che forse non aveva neppure richiesto i permessi necessari.

L'incidente però fa risalire alla ribalta della cronaca la vicenda delle lungaggini burocratiche che hanno continuato a bloccare gli investimenti per l'eliminazione dei passaggi a livello.

Se ne parla da anni, ogni tanto vengono annunciati gli stanziamenti, più frequentemente si firmano carte pomposamente presentate come "Protocolli d'Intesa", ma poi i pericolosi passaggi a livello continuano ad alzare ed abbassare le sbarre.

Luglio 2018

**Trenitalia si aggiudica la gara d'appalto** indetta dalla Regione Valle d'Aosta **per la gestione del servizio ferroviario** di sua competenza: i treni (ex) diretti Aosta – Torino e il servizio tra Aosta e Ivrea.

La gara risolve finalmente il problema delle numerose proroghe di un contratto stipulato nel lontano 2006 tra Trenitalia e Regione VDA, entra in vigore dal dicembre 2019 per 5 anni, prorogabile per altri 5.

Gennaio 2019

Dopo anni di insistenze anche da parte nostra e, purtroppo, ancora una volta dopo che un grave incidente ha riportato all'onore del mondo il problema, finalmente qualcosa si muove per il progetto di eliminazione degli ancora troppi passaggi a livello nel tratto piemontese della nostra linea, cioè il tratto tra Chivasso e Quincinetto.

Il 9 Gennaio a Torino vengono sottoscritti tre diversi **Protocolli di Intesa** tra la Regione Piemonte, RFI, Anas, Città Metropolitana di Torino, i rappresentanti del bacino imbrifero montano della Dora Baltea e gli altri Comuni interessati.

**I passaggi a livello da eliminare elencati nei Protocolli sono ben 49 e il costo complessivo delle opere ammonta a 85 milioni di euro**, ma al momento i finanziamenti sono molto al di sotto di tale cifra: 10 saranno stanziati dalla Regione Piemonte, di cui 5 previsti per il Fondo Sviluppo e Coesione regionale (FSC).

Ottobre 2019

Entrano in servizio i primi **treni bimodali** acquistati dalla Regione Valle d'Aosta. Si verificherà immediatamente il grave errore commesso con questa scelta perché i posti a sedere sono del tutto insufficienti.

Dicembre 2020

L'orario ferroviario invernale che **entra in vigore** presenta modifiche significative che provocano molte proteste. Le modifiche sono conseguenza del bando della Regione Valle d'Aosta del 2018, che determina **vantaggi per i soli utenti valdostani a scapito di quelli piemontesi**. Viene eliminata la fermata a Borgofranco e le fermate di Strambino e Caluso di un diretto molto frequentato. Entrambe le Associazioni presenti sulla linea protestano e raccolgono firme, ma i risultati delle proteste saranno purtroppo insufficienti.

Novembre 2021

Viene sventato, grazie alle iniziative delle due Associazioni, il **tentativo di penalizzare ulteriormente l'utenza piemontese della linea adottando una tariffazione punitiva** per quest'ultima. Purtroppo comunque, come afferma la lettera inviata ai due assessori dalle due Associazioni, la penalizzazione degli utenti piemontesi con le modifiche di orario del dicembre 2020 ha avuto l'effetto di far abbandonare il servizio pubblico ferroviario a molti utenti delle stazioni intermedie tra Ivrea e Chivasso, che hanno scelto di raggiungere con mezzi privati la stazione di Chivasso se non direttamente Torino, contribuendo così a peggiorare la qualità dell'aria del capoluogo piemontese e la salute dei cittadini, in sostanza il fallimento di qualsiasi politica di trasporto pubblico.

Dicembre 2022

RFI annuncia di aver avviato la gara per la **progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi di elettrificazione della tratta Ivrea – Aosta**. Il comunicato di RFI precisa che il valore complessivo ammonta a circa 80 milioni di euro, finanziati anche con fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Grazie a questi fondi, la stessa RFI annuncia interventi di riqualificazione delle stazioni di Strambino Montanaro che comporteranno un investimento per 13,5 milioni di euro.

Marzo 2023

Il progetto di elettrificazione della Ivrea – Aosta viene **contestato dalla amministrazione comunale di Ivrea** quando si “scopre” che il progetto di RFI ricalca quello a suo tempo sottoposto a procedura di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) nel 2010, e quindi prevede di “alzare” il Lungo Dora, con conseguenze prevedibili sul traffico cittadino. Il 14 marzo si svolge a Ivrea un incontro pubblico con un responsabile di RFI. La posizione di RFI non cambierà, nonostante le contestazioni.

Gennaio 2024

Il 3 Gennaio **iniziano i lavori di elettrificazione della Ivrea – Aosta**. Il servizio ferroviario in questo tratto sarà svolto con autobus sostitutivi per 3 anni. La fine dei lavori e il ripristino della circolazione ferroviaria è prevista per il 13 dicembre 2026.

**ASSOCIAZIONE UTENTI FERROVIA  
CHIVASSO – IVREA – AOSTA**