



# varieventuali



Il prossimo numero sarà in edicola mercoledì 27 novembre 2013

Stampato su carta riciclata 

Quattordicinale di informazione sociale e culturale

Anno XXVI n° 20

Mercoledì 13 novembre 2013

Euro 1,50

Edito da Rosse Torri Società Cooperativa, iscr. ROC n. 4118, Reg. Tribunale di Ivrea n. 130 del 2/11/1988. Iscrizione registro nazionale della stampa n. 5476 del 29/11/1996  
 Redazione, amministrazione e diffusione: vicolo Gerai 6, Ivrea, Tel. e Fax 0125 48 516; www.rossetorri.it varieventuali@rossetorri.it  
 Stampa: Tipografia Gianotti - Montalto Dora

## ASSOCIAZIONE UTENTI FERROVIA E PENDOLARI STANCHI VDA **Raddoppio binari fino a Chivasso ed elettrificazione fino ad Aosta**

### Se davvero arriveranno 521 milioni per la ferrovia Chivasso - Aosta

Fino alla settimana scorsa il dibattito sul futuro della linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta, era in pieno fermento ma su posizioni cristallizzate. Il cuore del problema era il modo migliore di impiegare le risorse economiche oggi disponibili per l'ammodernamento della linea: una cinquantina di milioni di euro derivanti da fondi europei in scadenza e da stanziamenti risalenti all'ormai lontana legge finanziaria 2006.

Da una parte l'amministrazione regionale valdostana, graniticamente convinta che la soluzione per i problemi della linea sia quella di passare ai "treni bimodali", costosissimi convogli a doppia tra-

zione (elettrica e diesel) che consentirebbero di evitare il cambio di convoglio a Ivrea; così convinta da essersi ormai lanciata nelle procedure per acquistarne 5 o 6.

Sul fronte opposto, uniti nel sostenere l'urgente necessità di investimenti sull'infrastruttura piuttosto che sul materiale rotabile, tutti i gruppi di opposizione in consiglio regionale, l'amministrazione eporediese e le due associazioni rappresentative dei viaggiatori, i Pendolari Stanchi VDA e l'Associazione Utenti Ferrovia Chivasso - Ivrea - Aosta.

Lunedì 4 novembre è giunta però, inattesa, una notizia destinata a riaprire la questione, cambian-

done decisamente i termini. Nell'ambito di una conferenza stampa organizzata presso il Comune di Ivrea, il Senatore del PD Stefano Esposito, vice-presidente della Commissione Trasporti, annuncia che la legge di stabilità attualmente in discussione in Parlamento prevede 521 (cinquecentoventuno!) milioni in tre anni destinati alla nostra linea: 150 nel 2014, 301 nel 2015 e 70 nel 2016. Oltre mezzo miliardo di euro è una cifra stratosferica per una singola linea, oltretutto periferica, sebbene sia tra quelle a più alta frequentazione. Tanto per dare un'idea dell'entità

**SEGUE IN ULTIMA**

## Raddoppio binari ed elettrificazione

della cifra in ballo, si pensi che lo stanziamento previsto dalla legge finanziaria 2006 era pari a 40 milioni di euro, equamente spalmati su 2007 e 2008. Una cifra che comunque era già rilevante, perché quei 20 milioni all'anno rappresentavano ben il 10% dei fondi trasferiti ogni anno dallo Stato a RFI per le opere infrastrutturali su tutte le linee nazionali non facenti parte della dorsale principale. Ora, è chiaro che anche con meno del mezzo miliardo di euro annunciato si potrebbero portare a compimento tutti gli interventi di cui la linea ha davvero estremo bisogno: **il raddoppio parziale dei binari**, che renderebbe molto più fluida e regolare la gestione eliminando le lunghe attese per gli incroci dei treni; **l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta** a completamento della già elettrificata Chivasso-Ivrea, che permetterebbe l'effettuazione dell'intero servizio da Aosta a Torino con un solo convoglio, oltre a produrre benefici effetti sull'ambiente; **l'eliminazione dei numerosissimi passaggi a livello** disseminati soprattutto sul territorio piemontese, il cui malfunzionamento è sovente causa di pesanti ritardi.

E dunque? Come commentare la promessa di una tale pioggia di milioni? Beh, anche scorrendo sul fatto che per ora si tratta solo di un annuncio e soprattutto che la legge di stabilità deve ancora affrontare tutto l'iter parlamentare, durante il quale è potenzialmente soggetta a modifiche di ogni sorta, una certa cautela è comunque d'obbligo. Escludendo che di punto in bianco la Chivasso-Ivrea-Aosta sia diventata la priorità nazionale del governo centrale, che

si rivelerebbe sorprendentemente generoso in un periodo di ben note difficoltà della finanza pubblica, qualche motivazione un po' più profonda ci deve pur essere. Un chiaro indizio verso lo svelamento dell'arcano lo fornisce il senatore Esposito, quando specifica che ad oggi lo stanziamento è destinato unicamente alla Regione Valle d'Aosta, sebbene lo stesso Esposito si dichiara pronto a proporre alla Commissione Trasporti un emendamento per dirottare il 50% in Piemonte.

Il retropensiero è che l'origine di queste risorse vada ricercata nella vertenza, in corso da alcuni anni tra Stato e Regione Valle d'Aosta, sul passaggio delle deleghe sul trasporto pubblico locale. La Valle d'Aosta è l'unica regione in Italia che non ha accettato di assumersi oneri ed onori della gestione diretta del servizio ferroviario regionale. Per farlo, ha posto come precondizione che lo Stato si impegnasse ad adeguare l'infrastruttura, in particolare tramite la realizzazione della variante di tracciato di Montjovet, opera il cui costo ammonta a diverse centinaia di milioni di euro, e, solo successivamente, procedendo all'elettrificazione tra Ivrea e Aosta.

La conferma della bontà di questa interpretazione è giunta nei giorni successivi, direttamente dalle dichiarazioni rilasciate dall'Assessore valdostano ai Trasporti Aurelio Marguerettaz. Egli afferma infatti che queste risorse sono "il frutto di un lungo lavoro svolto negli anni dalle strutture dell'Amministrazione regionale, che hanno operato congiuntamente con i Ministeri competenti e le società del gruppo Ferrovie dello Stato, insieme ai

responsabili politici e ai parlamentari della Valle d'Aosta. Negli anni questo lavoro ha prodotto uno studio di fattibilità per l'ammodernamento complessivo della linea e ha consentito di sviluppare alcune prime progettazioni che oggi finalmente trovano rispondea nelle risorse assegnate." (fonte [www.aostasera.it](http://www.aostasera.it)). Lo studio di fattibilità cui si riferisce l'Assessore è quello commissionato a fine 2004 dalla regione Valle d'Aosta al Prof. Guido Caposio, inerente "l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta - Torino", nel quale rientrano anche la variante di tracciato di Montjovet e la successiva elettrificazione.

Questo lo scenario attuale. Se davvero questi soldi arriveranno, il proposito della nostra associazione e dei Pendolari Stanchi VDA è quello di convincere gli enti decisori ad investire in modo proficuo le risorse stanziare, abbandonando la chimera dei treni bimodali e concentrandosi sulle già ricordate opere infrastrutturali a maggiore priorità. Tutto ciò non può prescindere da un confronto tra la Regione Valle d'Aosta e la Regione Piemonte, fin qui colpevolmente assente. Apprendiamo che venerdì prossimo, 15 novembre, è in agenda un incontro tra i rispettivi Assessori ai Trasporti, Marguerettaz e Bonino, con la partecipazione del Sindaco di Ivrea Della Pepa, il quale ha pubblicamente auspicato il dialogo tra le due regioni. Ci rallegriamo di ciò e confidiamo di essere consultati per poter fornire il contributo di chi il treno lo prende tutti i giorni, subendone i disagi e osservando le lacune del servizio.

*Mirko Franceschinis*