

STORIA DELLA ASSOCIAZIONE UTENTI FERROVIA CHIVASSO - IVREA - AOSTA (e anche degli ultimi vent'anni 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, "*proseguirà 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"**: la 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.

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 ferroviari 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'ammodernamento 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€.

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).

27 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.

3 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.

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