

La prima cosa che va detta sulla chiusura della linea Santhià-Arona è che non era compresa nelle dismissioni del piano triennale regionale e che informazioni ufficiali su motivazioni ed eventuali dati li sapremo la settimana prossima visto che la faccenda pare sarà portata in Consiglio regionale tra lunedì e martedì ma è da qualche mese che se ne parla sulla stampa, e di per sé questa è già un'anomalia.

Il pendolari sono persone votate al sacrificio e spesso, troppo spesso, hanno accettato loro malgrado, scelte non proprio utili al miglioramento della propria condizione di viaggiatori, facciamo solo qualche esempio: dall'inizio di quest'anno gli abbonamenti sono stati aumentati improvvisamente del 20%, infatti, per esempio, per raggiungere Torino da Gattinara o Vercelli si spende un centinaio di euro mensili ai quali vanno aggiunti altri quaranta euro circa per abbonamenti tranviari per spostarsi nella città di destinazione. Consideriamo anche che per i fine settimana questi documenti non vengono utilizzati dalla maggior parte dei lavoratori e tale inutilizzo nei weekend influisce per quasi 1/3 della mensilità; se poi contiamo che, ipoteticamente, qualche pendolare dovesse pagare un abbonamento il 10 cormese egli si aspetterebbe che tale documento scadesse il 9 oppure 10 del mese successivo, invece no, il mensile parte comunque dal primo e scade alla fine del mese corrente. Chi abita in periferia per raggiungere una stazione utile deve comunque spostarsi in auto, perciò calcolando una spesa per il solo bollo e assicurazione di un'auto di piccola cilindrata si può capire dove va a finire la 13ma o la 14ma mensilità per chi ce l'ha, solo per mettersi in condizione di raggiungere il posto di lavoro.

La scelta di favorire il trasporto su gomma rispetto alla strada ferrata lo si potrebbe se non accettare, almeno valutare a fronte di investimenti su strada, che invece non ci sono.

La mattina presto per raggiungere Santhià utilizziamo già dei pullman sostitutivi che, almeno sino a qualche mese fa, erano dei Gran turismo, oggi, sono dei mezzi dell'Atap forniti del minimo indispensabile. Mi spiego meglio: in un treno si può lavorare anche con il computer perché esistono le prese di corrente, si possono caricare le bici, ne può usufruire un disabile. Con il bus, invece? Lascio immaginare la risposta...

La differenza tra treno ed autobus è abissale: in primo luogo perché la morfologia del nostro territorio (collinare-montuoso) che consente al treno una velocità che mai qualsiasi autobus potrà avere anche a causa del traffico, semafori, passaggi a livelli ed eventuali persone che debbano fare biglietti sul mezzo; avendo infatti a disposizione il solo autista, si perdono minuti preziosi, il tutto non citando eventuali condizioni atmosferiche avverse.

In ogni caso il confronto diretto treno-bus è perdente pure se fatto da un punto di vista puramente monetario. La ferrovia ha senso se concepita come sistema completo che trasporta *anche* 1000 persone alla volta. Se questo è vero, può permettersi di bilanciare equamente costi più necessari con altri che lo sono meno (il che poi dovrebbe valere per tutto il TPL). Immaginate un corpo umano che avesse la presunzione di essere fisicamente efficiente contando sulla sola aorta senza arterie e vene che alimentino le nostre estremità.

Mi permetto di insistere ancora sul fatto che la ferrovia e l'autolinea non possano essere oggetto di comparazione: sostenere che siano due modi diversi di fare la stessa cosa oltre che essere falso, pone la difesa delle linee ferroviarie in una posizione molto scomoda.

In Germania nessuno si sogna di chiudere una ferrovia dopo aver contato i passeggeri di un paio di corse di automotrici; non è difficile capire che un treno Minuetto costa più di un pullman, evidentemente, in Italia, è più difficile capire che sono due cose ONTOLOGICAMENTE diverse. In Germania quasi tutte le linee hanno traffico merci, in Italia quasi tutte le linee oltre le direttrici non lo hanno, tanto per fare un esempio. Certo che è uno sforzo immane riportare il sistema ferroviario a qualcosa di difendibile, me ne rendo conto, dopo venti anni di devastazioni, normative demenziali, classe dirigente e classe politica, non sempre all'altezza ma, la soluzione non può e non deve essere la soppressione, al massimo, il rilancio! In Francia e Germania han comprato automotrici da una sola cassa per linee a scarso traffico, da noi non lo si è voluto fare, per poter chiudere le linee il giorno che le littorine cosiddette "663" andranno in pensione; mentre il Minuetto non farà che alzare il costo di esercizio delle tratte dovuto all'ammortamento molto lungo e alto (3,5 ml di euro per il diesel e la vita media di questi mezzi è di 30 anni).

Alcuni orari fatti anche con bus impediscono coincidenze, certi allungamenti di attese e riduzioni di frequenza hanno fatto e fanno ancora scappare l'utenza a fronte di un effimero risparmio immediato: in passato la linea Arona-Santhià era ben frequentata e le due carrozze (le doppie di 668 2400 od i complessi 773 + 664) erano spesso affollate, grazie alle coincidenze per Torino con attese normali (10-15').

Con la Santhià-Arona l'ipotesi di servizi Domodossola-Borgomanero-Santhià-Torino (168 km) per viaggiatori ma soprattutto per merci, permetterebbe una riduzione di 22 km rispetto al collegamento Domodossola-Arona- Novara- Torino (190 km). Non sarebbe tanto in termini di percorrenza ma lo sarebbe in termini di tempo, evitando inversioni e l'accesso al CIM di Novara, il tutto senza percorrere l'Arona-Novara. In prospettiva la Domodossola-Novara e la Domodossola-Arona-Novara saranno sempre più impegnate nel

transito di merci sull'asse Basilea-Berna-Domossola-Novara-Genova e non penso che sarà tanto immediato e facile il raddoppio dell'Arona Novara .

Come ipotesi di traffico passeggeri oltre i servizi locali non sono state indagate le possibilità di servizi turistici tra la Germania/Svizzera e la Riviera di Ponente: tutti ricordano il successo di alcuni treni speciali all'apertura della Cuneo Ventimiglia che l'estate avevano frequenza giornaliera e, la possibilità di ripristinarle darebbe molti benefici per il turismo locale, predisponendo una fermata nelle stazioni di Santhià o Vercelli, i Tedeschi e gli Svizzeri potrebbero ad esempio andare all'Arca per il Guggenheim e, nel contempo visitare le nostre colline con estrema velocità (cosicché si innescherebbero anche i due principi base dell'economia, che sono l'acceleratore e il moltiplicatore). Opportuno sarebbe anche pensare alla progettazione di un autoporto o centro intermodale in Santhià, che porterebbe lavoro e investimenti anche da parte di partner stranieri come i Cinesi interessati ad individuare posti giusti dove allocare la loro logistica.

Per tamponare la situazione attuale si potrebbe però riorganizzare la Torino-Milano, eliminando quel che rimane dei treni della Torino-Aosta e raddoppiando la frequenza tra Torino e Santhià (ed eventuali prolungamenti su Novara). Questi treni potrebbero servire ad offrire coincidenze per tutte le linee che partono da Chivasso e Santhià (Aosta, Biella, Arona) alleggerendo la pressione sulla Torino- Milano. Si creerebbe così una dorsale forte e con una cadenza di 30minuti, sarebbe molto più semplice gestire le coincidenze.

Ciò che intendiamo dire è che la nostra linea non si può allocare come semplice linea locale e troviamo arrogante ed inopportuno, oltretutto senza cognizione di causa, definire la nostra direttrice "un ramo secco da estirpare" (parole dell'Assessore regionale Bonino).

La nostra tratta (considerando Santhià'-Domodossola) concepita per collegare il Piemonte orientale al cuore dell'Europa tramite il Sempione, non è mai stata volutamente sfruttata essendogli stata preferita l'area lombarda (per l'utilizzo del Sempione) mentre Torino si è concentrata sul traforo del Frèjus per il collegamento con la Francia.

Ciò che arrivava da Torino per quanto riguarda i treni merci veniva indirizzato al Sempione via Novara.

Pur essendo una linea trascurata va ricordato che nella metà degli anni '80 l'Arona-Santhià venne riqualificata: rotaie da 50kg/m (in grado di supportare transiti di qualsiasi materiale a buona velocità), blocchi elettrici conta assi, segnalamenti luminosi, sistema di controllo centralizzato del traffico, allungamento dei binari di incrocio capace di ospitare convogli molto lunghi (ad esempio quello di Carisio è di circa 650 metri utili).

Alcuni esperti dicono che, visti i requisiti tecnici del percorso, si potrebbe arrivare a far passare 50 convogli invece dei 20 scarsi di oggi.

Parlando di treni merci spinti da locomotori diesel D 345 con capacità di carico massimo di 1500 tonnellate in pianura e discesa e 1200 in percorsi di salita moderata si avrebbe una resa superiore alle 800 tonnellate nei tratti più impegnativi del nostro percorso mentre sulla Novara-Domodossola (nostra diretta concorrente per il trasporto merci) le restrizioni tra Gravelona e Omegna portano le capacità di carico a 480 tonnellate.

Tutto questo e molto ancora deve far pensare non alla soppressione della Santhià-Arona ma ad un rilancio vero, che darebbe un'alternativa credibile anche in caso di eventi che, guardando al passato, hanno creato gravi disagi alla circolazione: in generale basti pensare ad una alluvione o ad un incidente, non si può concepire un'infrastruttura senza avere piani alternativi, inoltre nel nostro caso sarebbe già pronta ad operare.

Non si può considerare un handicap così grave il fatto che non sia elettrificata, visto che alcuni convogli che partono da Novara Boschetto diretti in Svizzera sono trainati da macchine diesel pur essendo su linee elettrificate, in genere succede per non cambiare trazione passando da una linea elettrificata ad una che non lo è.

Non è certo facile organizzare orari di linee come per la nostra così ricca di interconnessioni, cinque su un totale di nove stazioni sono di diramazione assimilabili più ad una metropolitana che ad una ferrovia, ma non è con la graduale soppressione di coincidenze (che sicuramente aiutano a non mostrare un fianco da parte del gestore della rete alle lamentele dei viaggiatori in caso di ritardo) che si incita i viaggiatori a preferire il treno, anzi, si sollecita l'interesse di compagnie private e pubbliche di bus e, forse, a far pressioni che tutto questo avvenga per trarne vantaggio.

Due parole voglio spenderle per la Casale-Vercelli per la quale, l'ex Consigliere regionale Bizjak aveva fatto stanziare 5 ml di euro per l'elettrificazione di essa ed oggi, questi soldi, sono stati destinati ad altro.

Anche questa tratta è importante, rafforzarla significherebbe supportare ed incentivare all'uso di materiale rotabile l'area industriale di Vercelli e Casale che, passando per Alessandria arriverebbe al mare e ciò porterebbe ad avere molteplici vantaggi non solo per il trasporto merci che, come linea, sarebbe complementare all'Arona-Santhià, ma anche per i viaggiatori che da Milano via Vercelli-Casale-Alessandria-Genova-Ventimiglia raggiungerebbero il mare molto più velocemente e in sicurezza: quante volte nei telegiornali sentiamo di incidenti con morti e feriti (con un aggravio alla spese della Sanità) per via di code

kilometriche dovute a strade ed autostrade non più capaci di supportare il numero elevatissimo di mezzi in circolazione.

Mi domando poi se è stata presa in considerazione la possibilità di fare dei bandi di concorso, tenendo conto che ci sono anche Aziende che fanno leasing ferroviario (per esempio Conti, l'ex Assessore regionale ai trasporti della Toscana aveva detto che si poteva studiare il discorso di affittare i mezzi a lungo termine da una Compagnia tipo Alpatrans o simili per poi affidare i mezzi ai vincitori della gara per il trasporto regionale). così - aggiunse conti - non ci sarebbe la scusa di non fare la gara "*perchè acquisterei dei mezzi che se perdo la gara successiva 6 anni dopo non mi servirebbero più*".

Vorrei segnalare il nostro link: <https://sites.google.com/site/aronasanthia/>

nel quale potrete leggere una breve rassegna stampa, scaricare il modulo per la raccolta firme a sostegno della nostra linea e la lettera che, il giovane Sindaco di Gattinara Avv. Baglione ha spedito ai suoi colleghi per sostenere la nostra battaglia, e noi, ovviamente, lo ringraziamo.

Resta inteso che, in caso di conferma di tale soppressione, l'opzione di occupare la linea ferroviaria a Santhià anche ad oltranza è più che seria, visto la carenza di denari meglio investire i giorni di ferie in qualcosa di utile a noi ed al nostro territorio al quale ci sentiamo fortemente legati.

Grazie per averci concesso spazio.

Massimo De Simone

Portavoce comitato spontaneo pendolari Santhià-Arona.