

# Nota sul disarmo progressivo della linea ferroviaria esistente tra Torino e Modane

PresidioEuropa No TAV - 9 novembre 2014

Il processo di progressivo disarmo della linea ferroviaria Torino-Modane cui assistiamo da anni produce una importante riduzione delle sue prestazioni. Ecco una sintesi degli interventi di RFI che hanno causato tale decadimento della linea:

- eliminazione troppo lenta dei passaggi a livello e conseguente rallentamento delle due modalità di trasporto che vi si incrociano,
- installazione a singhiozzo del blocco automatico per la marcia dei treni,
- mancato potenziamento della fornitura di energia,
- cancellazione del deposito locomotive di Bussoleno,
- adeguamento della sagoma del tunnel di valico italo francese del Fréjus differente tra la sezione francese (per 6 km) e quella italiana,
- trasformazione in “fermate impresenziate” della maggior parte delle stazioni,

La differenza di velocità dei treni merci e passeggeri riduce la sua capacità della linea. Questo problema è risolvibile con la presenza nelle stazioni del terzo binario accanto ai due di corsa su cui parcheggiare i treni lenti dando la precedenza a quelli veloci.

Ecco un elenco sommario ma indicativo degli interventi di disarmo attuati nelle diverse stazioni che hanno ridotto le prestazioni della linea:

- **Collegno:** smantellato il fascio binari di cospicua lunghezza, mantenuto un solo binario che implica l'attraversamento dei due di corsa nel caso vi debba sostare un treno diretto a Torino sul binario “legale”,
- **Alpignano:** smantellato il binario interposto tra i due di corsa che consentiva il ricovero di convogli anche molto lunghi senza l'incrocio, abolita di conseguenza anche la possibilità di intercomunicazione tra i due binari di corsa,
- **Rosta:** abolita la possibilità di intercomunicazione tra i due binari di corsa,
- **Avigliana:** smantellato dopo pochi il quarto binario realizzato successivamente in ingresso lato Torino, mantenuto un solo lungo binario di precedenza e sosta dei due esistenti,
- **Sant'Ambrogio di Torino:** smantellati i binari di ricovero,
- **Condove/Chiusa San Michele:** smantellati i binari di ricovero, abolita la possibilità di intercomunicazione tra i due binari di corsa,
- **Sant'Antonino di Susa/Vaie:** impresenziata, in via di smantellamento il terzo binario affiancato a quello in direzione Torino, smantellati i binari di ricovero che erano stati resi raggiungibili senza necessità di manovra,
- **Borgone:** smantellati i binari di ricovero e abolita la possibilità di intercomunicazione tra i due binari di corsa,
- **Bruzolo:** impresenziata, mantiene il suo raccordo industriale ma impone la manovra dei treni provenienti da Bussoleno con notevole impegno di uno dei due binari di corsa per tutto il tempo necessario,
- **Bussoleno:** smantellati il deposito locomotive, la relativa officina e il polo del personale di macchina e viaggiante, mantenuta la geometria pre-esistente, ma soppresso uno dei due binari che affiancavano quello di corsa e che consentivano la sosta della navetta per Susa,
- **Susa:** impresenziata, smantellati il secondo e terzo binario e il piazzale merci con i relativi apparecchi di scambio,
- **Meana:** non ha subito penalizzazioni significative,
- **Chiomonte:** ridimensionata con lo smantellamento in atto dei due binari affiancati a quelli di corsa,
- **Salbertrand:** l'imponente fascio binari è ormai in totale stato di abbandono, non può più essere adoperato neanche per i treni cantiere destinati al rinnovo e manutenzione delle rotaie e della massicciata, sopravvive la possibilità di scambio tra i binari di corsa,
- **Exilles:** ha cessato da decenni persino la sua funzione di fermata,
- **Oulx:** il suo rango di stazione internazionale di fermata dei TGV per i flussi turistici diretti agli impianti sciistici della “via Lattea”, del Sestriere e di Montgenèvre in Francia ha consentito che i due binari di corsa siano ancora affiancati da binari di precedenza di una certa lunghezza,
- **Beaulard:** è una semplice fermata,
- **Bardonecchia:** la sua funzione di stazione di confine e di imbocco del tunnel del Fréjus ha fin qui imposto che i due binari di corsa siano affiancati da altri due (ma di lunghezza esigua e uno dei quali penalizzato pare dalla mancanza di fondi sufficienti a una adeguata manutenzione).