

## Nota sullo Stato della Linea Ferroviaria Esistente tra Torino e Modane

7.11.2014

La linea ferroviaria Torino-Modane è stata per anni considerata (rispetto alle dorsali per Milano-Venezia e per Genova-Roma), un ramo secondario dal Compartimento di Torino e - verosimilmente - dalle Ferrovie dello Stato.

All'epoca del raddoppio della tratta più acclive e tortuosa – la Bussoleno-Salbertrand – in occasione di un convegno organizzato nel 1978 proprio a Bussoleno da CGIL-Cisl-Uil di Collegno, con la partecipazione dell'allora assessore regionale ai trasporti Sante Bajardi, il capo compartimento di Torino delle FS, Gorzegno rispose in quei termini alla domanda sul perché non fosse stato previsto per entrambi i binari il percorso in sede nuova visto che costruire delle gallerie di diametro sufficiente a ospitarli entrambi non sarebbe costato il doppio ma molto meno di una volta e mezza l'importo previsto data l'incidenza dell'impianto di cantiere, della logistica di scavo, delle opere di protezione e così via. Gioverà ricordare che sul binario pre-esistente che successivamente all'apertura del nuovo tracciato fu chiuso al traffico e completamente rinnovato, risagomate le gallerie e messo in sicurezza, s'era verificato il terribile incidente di Giaglione dove un convoglio (fortunatamente merci) urtando pochi metri di una frana di modeste proporzioni precipitò nelle gorge della Dora Riparia causando la morte di quattro ferrovieri.

La premessa “storica” serve a sottolineare come la politica cui assistiamo oggi abbia radici antiche ancorché palesemente schizofreniche. Non dissimilmente da altre tratte (anche dorsali) quello che è ad oggi il collegamento di maggior capacità e rapidità con la rete francese è infatti stato oggetto di interventi che – a partire dalla ormai datata conclusione del raddoppio – sembrerebbe perseguissero la riduzione delle prestazioni e non il suo auspicabile aumento. Tutti gli indizi vanno nella direzione di dimostrare tale tesi:

- la lentissima eliminazione dei passaggi a livello (e tuttora non completata nonostante si fosse di fronte a uno dei pochi piani congruamente e da tempo finanziati), che ha causato non pochi incidenti – spesso mortali – ed è responsabile dell'obiettivo rallentamento delle due modalità di trasporto che vi si incrociano.
- L'installazione a singhiozzo del blocco automatico per la marcia dei treni e la banalizzazione dei binari (la possibilità di percorrerli in assoluta sicurezza consentendo un miglior sfruttamento della capacità secondo la domanda, le precedenze dinamiche ecc.).
- I mancati interventi di potenziamento delle sottostazioni di trasformazione e – più semplicemente – di fornitura di energia adeguata ai bisogni.
- La cancellazione del deposito locomotive di Bussoleno che impone la doppia o tripla trazione anche nella tratta pianeggiante fino allo smistamento di Orbassano dove possono essere eseguite le operazioni di aggancio delle motrici, il loro ricovero e manutenzione (ma che nel frattempo è a sua volta finito in stato di semi-abbandono), mentre Bussoleno avrebbe potuto essere la sede ideale per una società di gestione di motrici di spinta/frenata dei convogli più lunghi e pesanti.
- La bizzarra vicenda dell'adeguamento della sagoma del tunnel di valico italo francese del Frejus (o Moncenisio) che – programmata fin dagli anni '90 (epoca primo governo Prodi!) si è avuta la netta sensazione sia stata “sabotata” (e non solo da parte italiana, anzi) con l'intento di mantenere il più a lungo possibile la criticità legata alla impossibilità di farvi transitare la maggior parte delle “sagome” più diffuse nel trasporto ferroviario europeo e “offrire una sponda” decisiva ai proponenti del nuovo tunnel di base trasferendo alla opinione pubblica l'immagine di una intera linea oltre che di un tunnel “fermi all'epoca di Cavour”! Una vicenda che la diversa opzione progettuale delle ferrovie francesi sui 6 km di loro pertinenza ha reso grottesca, aumentando legittimamente i margini di sospetto allorché – a lavori ultimati – si è corso il rischio che la scelta di un interbinario più stretto (rispetto a quello dei 6 km risagomati

in notevole precedenza in Italia!) sommata a un diverso sistema di monitoraggio delle geometrie rischiasse di aumentare il rischio anche solo teorico di collisione tra i carichi di due treni in incrocio. Cosa che avrebbe imposto o la vanificazione dell'aumento di sagoma dell'intera tratta (costato a quel punto quasi mezzo miliardo di euro!) e/o una drastica riduzione della velocità di percorrenza di un tunnel in cui gioverà ricordare transitano sia i TGV Parigi-Milano che il treno *modalohr* con l'intero autocarro collocato sulle piattaforme ribassate e girevoli dei vagoni di brevetto francese.

A questo elenco che potrebbe essere molto più lungo si aggiunge la trasformazione in “fermate impresenziate” della maggior parte delle stazioni (cosa per la verità diffusa sulla intera rete) ma che nel caso di una tratta complessa e a forte e pretesa “vocazione” di trasporto merci ha determinato una misurabile caduta della capacità della linea e della sua “elasticità” se ci si passa il termine.

Infatti (come tutti i ferrovieri amavano ricordare sin dai primi incontri con gli esperti degli amministratori della Valle di Susa riluttanti all'idea di completare le servitù di passaggio dell'esiguo spazio di pianura) uno dei grandi problemi che riduce la capacità di una linea è la “non omotaticità” dei treni che la percorrono. Vale ovviamente anche per le strade: se si mettono assieme mezzi lenti, veloci e velocissimi sullo stesso condotto viario ci si allontana dalla funzione idraulica ottimale che è quella di milioni di gocce d'acqua che viaggiando attaccate l'un l'altra alla medesima velocità determinano la coincidenza tra la portata massima teorica e quella reale di qualunque condotta. L'ideale per ogni ingegnere che debba massimizzare la portata del tratto di strada che gli è stato affidato in gestione è quindi di farvi viaggiare sopra mezzi e/o convogli che procedano alla stessa velocità – possibilmente bassa perché così si potranno ridurre le distanze di sicurezza (fino quasi ad annullarle grazie ai sistemi di gestione del traffico ormai maturi). Il che consente peraltro la drastica riduzione dei consumi e quindi delle emissioni inquinanti ben più che la realizzazione di nuovi itinerari “di pianura” anche sotto le montagne e a COSTO ZERO! Uno scenario tuttavia assai penalizzante per i seguaci dell'alta velocità ferroviaria che – non a caso – pretendono linee in elusiva anche per evitare che treni merci pesanti (e magari sgangherati) ne compromettano le caratteristiche geometriche di progetto che possono garantire la sicurezza di marcia ben oltre i 250 km/h.

Tornando a una linea mista come invece si vorrebbe mantenere quella esistente tanto più per l'obbligo che la soluzione detta “*low cost*” le impone (e cioè di raccordo tra il tunnel di base e le rispettive reti ferroviarie di Italia e Francia) l'unico modo per aumentarne la capacità è quella di avere quanti più luoghi possibile ove affiancare binari ai due di corsa su cui far viaggiare e all'occorrenza parcheggiare i treni lenti dando la precedenza a quelli veloci: e cioè (nella impossibilità di “quadruplicarla” o aggiungere un terzo binario sulla intera tratta) ripristinare la funzione di stazioni vere e proprie quantomeno di tutte quelle che già offrivano queste possibilità e che sono state progressivamente smantellate!

Vediamo di farne un elenco sommario ma indicativo degli interventi controproducenti attuati:

- **Collegno:** smantellato (oltre al piazzale merci e ai raccordi industriali soppressi) il fascio binari di cospicua lunghezza e 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 (oltre al piazzale merci) il binario interposto tra i due di corsa che consentiva il ricovero di convogli anche molto lunghi senza l'incrocio. Abolita con ciò anche la possibilità di intercomunicazione tra i due binari di corsa.
- **Rosta:** Abolita la possibilità di intercomunicazione tra i due binari di corsa.
- **Avigliana:** mantenuto un solo lungo binario di precedenza e sosta dei due esistenti oltre che del quarto realizzato successivamente in ingresso lato Torino e smantellato dopo pochi anni. L'uso del fascio binari a monte per scarico e scarico di *coils* destinati a una fabbrica siderurgica di Caselette attraverso trattori stradali e l'”affitto” per la sosta di treni bloccati di cereali e la

gestione di motrici di spinta e doppia trazione (necessari per questi convogli generalmente attestati sulle 1.500 tonnellate) ha scongiurato sin qui interventi di smantellamento che avrebbero rischiato di rendere edificabile buona parte del sedime in un'area appetibile dal punto di vista della speculazione immobiliare. Esiste inoltre ancora il sedime e il lungo sottopasso in cls realizzato negli anni '90 con l'area industriale ex Fiat di Ferriere di Buttigliera ma del tutto inutilizzato.

- **Sant'Ambrogio di Torino:** smantellati i binari di ricovero mantiene il suo raccordo industriale.
- **Condove/Chiusa San Michele:** smantellato il piazzale merci con i relativi (vecchi) raccordi industriali. Smantellati i binari di ricovero che erano stati resi raggiungibili senza necessità di manovra relativamente di recente. Abolita la possibilità di intercomunicazione tra i due binari di corsa.
- **Sant'Antonino di Susa/Vaie:** In via di smantellamento (dopo aver reso impresenziata anche questa stazione) il terzo binario affiancato a quello in direzione Torino. Smantellati i binari di ricovero che erano stati resi raggiungibili senza necessità di manovra relativamente di recente. Smantellato il piazzale merci oggi in parte adibito a parcheggio.
- **Borgone:** smantellato il piazzale merci oggi in parte adibito a parcheggio.. Smantellati i binari di ricovero. Abolita la possibilità di intercomunicazione tra i due binari di corsa. Smantellato il raccordo con l'area industriale ex Acciaieria Ferriere Alpine da dove si sarebbe potuto raggiungere più razionalmente i binari delle Acciaierie Beltrame di San Didero/Bruzolo.
- **Bruzolo:** mantiene il suo raccordo industriale ma imponendo la manovra dei treni provenienti da Bussoleno con notevole impegno di uno dei due binari di corsa per tutto il tempo necessario (essendo la fermata da molti anni impresenziata).
- **Bussoleno:** A parte lo smantellamento ormai datato del deposito locomotive, della relativa officina e del polo del personale di macchina e viaggiante ha mantenuto la geometria pre-esistente se si esclude la soppressione di uno dei due binari che affiancavano quello di corsa e che consentivano la sosta della navetta per Susa. Il raccordo a monte del fascio binari del tunnel di base – ove venisse realizzato – imporrebbe l'uso di buona parte del medesimo per la sosta/precedenza dei treni da e per la Francia.
- **Susa:** stazione di testa della diramazione da e per Bussoleno è oggi il capolinea dei treni del servizio metropolitano che si aggiungono - a Bussoleno – a quelli da e per l'alta valle. Da tempo sono stati smantellati il secondo e terzo binario e il piazzale merci con i relativi apparecchi di scambio. La fermata è ovviamente impresenziata. Nel caso di realizzazione tra le borgate di San Giuliano, Tra due Rivi, Coldimosso della cosiddetta “stazione internazionale” e del fascio binari di soccorso e servizio oltre che del raccordo con la linea esistente dei binari del tunnel di base, verrebbe smantellata la stazione esistente sicuramente appetibile a fini immobiliari. Da notare che è posta di fronte all'ingresso dell'unico ospedale rimasto in Valle che svolge anche una importante funzione di Pronto Soccorso e ambulatoriale).
- **Meana:** non ha subito penalizzazioni significative e la funzione di raccordo tra binario pre-esistente e di raddoppio ha imposto (per ora) il mantenimento degli apparecchi di scambio tra i due binari di corsa). Verrebbe meno tale necessità (come quella della esistenza stessa della linea fino a Bardonecchia) in caso di realizzazione del tunnel di base.
- **Chiomonte:** Ipotizzata per un breve periodo quale stazione di raccordo con la linea esistente (se in località Maddalena fosse stata ipotizzata l'uscita dei tunnel ferroviari oltre che del cunicolo geognostico) è stata nel frattempo ridimensionata con lo smantellamento in atto dei due binari affiancati a quelli di corsa (il sedime è stato in parte adibito a parcheggio per la ripristinata seggiovia).

- **Salbertrand:** l'imponente fascio binari, vero e proprio "polmone" nei decenni in cui il binario unico fino a Bussoleno imponeva manovre di precedenza/stazionamento ma anche – in caso di necessità – di composizione e scomposizione di convogli, 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. Sopravvivono ovviamente i binari di corsa e la possibilità di scambio tra di essi.
- **Exilles:** ha cessato da decenni persino la sua funzione di fermata ("Ovviamente" dopo che - a seguito del raddoppio - era stato rifatto il fabbricato viaggiatori).
- **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 sin qui 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 confine (nonostante Schengen), di imbocco del tunnel rinnovato del Fréjus (di quello parallelo autostradale, usato per gli autobus sostitutivi dei treni che un tempo facevano capolinea a Modane!) e di bacino turistico invernale ha fin qui imposto che i due binari di corsa siano affiancati da altri due (ma di lunghezza esigua e uno dei quali penalizzato (sembra) dalla mancanza di fondi sufficienti a una adeguata manutenzione).

Inutile (se non per l'autorità anticorruzione, si spera) aggiungere che se una adeguata manutenzione e pianificazione degli interventi da fare (e soprattutto da non fare = smantellamenti) fosse stata fatta non ci sarebbe stato un alibi soprattutto per una nuova linea più o meno veloce/capace, ma anche per una adeguata funzione di raccordo che dovrebbe essere svolta tra Bussoleno a Torino tra i nuovi ipotizzati binari del tunnel di base e quelli attuali.